

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 1

## INDSENDT AF

Anne Mette Frandsen

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Indsigelse - Nej Tak til Trafikplanen. Jeg støtter ikke trafikplanen for indre Nørrebro med åbning af Wesselsgade. Trafikplanens datagrundlag er ikke tilstrækkeligt professionelt underbygget og formålet med reduceret trafik og samlet kørsel målt i km i kvarteret opfyldes ikke. Dvs at præmissen med en grønnere løsning ikke holder – og flertallet af gader påføres forringelser. Den lukkede Wesselsgade er den del af et større hele. Wesselsgades lukning går langt tilbage og har forbindelse til lukningen af Byggeren. Lukningen af Byggeren affødte et stort behov for en større legeplads for kvarterets børn. Desværre omkom et barn i en trafikulykke ud for legepladsen, og derfor blev Wesselsgade lukket. Men lukningen var en del af et rekreativt forløb for de bløde trafikanter, der kunne forbinde søerne, den bemandede legeplads ved Wesselsgade, det åbne gårdrum mellem Baggesensgade og Korsgade, med Blågårdsplads hvor der er bibliotek og samlingssted, over Folkets Park og frem til Assistensen. Denne forbindelse mellem to store rekreative områder; søerne og Assistens Kirkegården i et tæt pakket Nørrebro, forbinder nu også byrummenes nye progressive kvarterdannelse, der etablerer sig med butikker og nye virksomheder langs den grønne og langsomme bevægelse; Korsgadehallen, Blågårdsgade og Griffenfeldsgade er alle miljøer der ligger langs det oprindelige grønne strøg, og som er i færd med at transformere kvarteret indefra. Uden skelen til de blomstrende miljøer, skærer trafikplanen forbindelserne over og eroderer de allerede eksisterende kvaliteter, - kvaliteter planen selv hævder at ville skabe. Desværre virker planen enøjet og stift rettet mod at løse et bestemt problem uden øje for kvarterets helhedsvirkning, og uden forståelse for de sammenhænge der er på tværs af kvarteret. Herunder hvilken rolle Wesselsgade og Wesselsgade legeplads spiller i kvarteret som helhed. Hertil kommer det helt afgørende aspekt at planen ikke er tilstrækkeligt underbygget, og dermed ikke kender de virkemidler den hævder at løfte. Wesselsgade og Wesselsgade legeplads er en lomme for kvarterets børn og for sårbare trafikanter. Planen som resulterer i langt mere gennemkørsel af trafik, er ikke kun hensynsløs overfor kvarterets iboende kvaliteter. Den er også hensynsløs overfor kvarterets børn. Jeg er selv beboer i Wesselsgade. Jeg har boet her i 19 år, mit barn går i vuggestue på Thorupsgade/Ewaldsgade, og vi bruger Wesselsgade legeplads hver dag og særligt i weekenderne. Det er der rigtig mange andre der også gør. Dosseringens Vuggestue har over 90 børn der bliver afleveret og hentet hver dag - de fleste på cykel, og institutionen bruger Wesselsgade legeplads hver dag. Det samme gælder for Den Gule Prik og Blågårdens Børnehus, men også Blågårds skole, kvarterets mange dagplejere og talrige andre institutioner bruger Wesselsgade legeplads som frirum. Netop fordi den ligger hvor den gør, roligt og trygt, og fordi man kan komme sikkert mellem den og søerne uden at krydse en vej, er den et yndet mål for institutioner og småbørnsforældre fra hele byen. Dosseringen er så trafikeret at det er farligt at færdes der med små børn, og derfor bliver Wesselsgade endnu mere vigtig som pauserum, og sikker sti for børnene. Wesselsgade er en af kvarterets smalleste gader - med parkering i begge sider, det samme gælder for Thorupsgade. Der er på ingen måde plads til dobbeltrettet trafik. Netop på grund af Legepladsen er der mange børn der krydser vejen. Også børn, der kommer uden forældre krydser vejen og særligt i sommermånederne er der et løb på legepladsen til de sene timer, hvor store børn leger på egen hånd. At åbne Wesselsgade for dobbeltrettet trafik er ikke kun hasarderet og en dårlig løsning, set i relation til gadens dimensioner, det er også meget farligt set i relation til gadens funktion og brug - særligt set i relation til de mange børn, der bruger den. Jeg har selv boet i Wesselsgade i 19 år, jeg er langt fra den eneste i gaden, som har boet her længe - og selvom mange af os for længst har fået brug for mere plads, bor vi her fordi vi trives i miljøet og fordi vi kan lide kvarterets diversitet, den dynamiske udvikling og den lokale forankring. Vi har knyttet venskaber på tværs af gaden og vi hilser på hinanden og holder fester og markeder sammen på legepladsen, og vores børn leger sammen. Kort sagt: Det, som planen siger at den vil opnå i andre gader, har vi allerede i Wesselsgade, Ewaldsgade, Korsgade og Baggesensgade. Hvorfor har vi det gode miljø her? Helt uden byrumsmøbler, innovativ belysning og farvet asfalt? Hvordan er det opstået? Det er et ægte bottom-up miljø - den slags moderne byudviklere gør mange krumspring for at få til at opstå når man anlægger by. Jeg, og mine gode naboer fra Wesselsgade, Korsgade og Baggesensgade har et par bud på hvorfor det forholder sig sådan lige netop her, og det kunne være spændende hvis Københavns kommune kunne blive inspirerede til at kigge på det, der virker i kvarteret, tale med os om det, der fungerer så godt - og undersøge mere grundlæggende hvilke principper der er i spil; Herunder hvordan vores byrum er dimensionerede, hvordan de er forbundne og hvordan en fælles brug af vores byrum afføder at beboere tager ansvar og lederskab. Kom og se hvad vi har her - istedet for at ødelægge det, som helt åbenlyst er en stor ressource for hele nærområdet. Wesselsgade er ikke bare en gade - den er et væsentligt byrum - og et særligt miljø. Her fjerner beboerne selv graffiti, der er roser langs husmurene og folk stiller cyklerne op når de vælter. Den store åbne gård er fælles mødested for alle, og vi der kommer der, fordi vi ikke selv har en grøn gård, bliver hilst velkomne. Vi hepper på hinandens unger når de skal lære at cykle. Vi har ægte inklusion. Affaldssorteringen er en del af en fælles opdragelsespraksis, så den nye generation lærer at passe bedre på jorden end denne gjorde, og forhåbentlig bliver de også bedre til at passe på kvarteret og på hinanden. Jeg støtter indsigelser af bl.a. Sten Sød

ring, Jesper La Cour, Elisabeth Topsøe og Reto Hummelshøj, og støtter samtidigt det alternative forslag, som vi i gruppen har udarbejdet. Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politi adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Dosseringens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Dosseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# Høringssvar vedrørende Trafikplan for Indre Nørrebro

Oprettet 17. december 2018

SVARNUMMER 2

INDSENDT AF  
A/B Blågårds Plads 8-10

VIRKSOMHED / ORGANISATION  
A/B Blågårds Plads 8-10

POSTNR.  
2200

BY  
KØBENHAVN N

HØRINGSSVAR  
A/B Blågårds Plads 8-10 støtter forslaget, se vores vedlagte bemærkninger

Høringssvar ny trafikplan

A/B Blågårds Plads 8-10 har følgende bemærkninger :

Overordnet finder vi, at planen er meget bedre end de nuværende forhold.

Planen nedsætter trafikken i Baggesensgade, og gør Rantzausgade meget mere sikker

Planen gør det muligt for os beboere at komme rundt i hele området når vi leder efter p plads. Og muliggør at vi kan køre fra vores bopæl til P huset . Det er rigtig godt. Og meget efterspurgt.

Planen holder uvedkommende trafik ude.

Det skal dog sikres at vi kan føle os trygge, derfor skal det være nemt for brand, redning og politi at komme ind i kvarteret. Vi må ikke blive låst inde af pullerter og spærringer

Vi kan være bekymrede for at vi bliver for isolerede og at det bliver for svært at komme ind i enklaven, således at vores næringsdrivende må give op. Men nu må vi lade planen stå sin prøve. Trafikmæssigt er planen en fordel for områdets beboere.

Vi håber planen meget snart bliver vedtaget og iværksat.

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 3

## INDSENDT AF

KIRSTEN MONRAD JENSEN

## POSTNR.

2200

## BY

KØBENHAVN N

## HØRINGSSVAR

Hurra med den nye plan skal jeg ikke længere køre rundt om Jagtvej eller Vester Søgade for at komme fra min bopæl på Blågårds Plads til P huset. Jeg glæder mig til at Berlinmuren tværs gennem Stengade og Wesselsgade fjernes og vi igen kan få et samlet kvarter. Og jeg glædes over at trafikken gennem Baggesensgade bliver begrænset. Husk det skal være muligt at dreje til venstre når man kommer til Åboulevarden fra Griffenfeldtsgade. Det er en god plan.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

## SVARNUMMER

4

## INDSENDT AF

Erik Hjulmand

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Cyklistforbundet, Københavnsafdelingen

## POSTNR.

1362

## BY

København K.

## HØRINGSSVAR

Cyklistforbundet er grundlæggende meget positiv overfor Trafikplanens fokus på at fredeliggøre Indre Nørrebro. Den nuværende enklave struktur fungerer ikke optimalt, da den i praksis tillader alt for megen (ulovlig) gennemkørende biltrafik, og vi er overbevist om, at den reslående struktur med én stor enklave vil fungere bedre. Cyklisterne har specielt udsigt til forbedrede forhold i den nordlige nede af Sten gade, på Peblingedosseringen og i krydset Korsgade/Stengade - og ikke mindst vil ensretningen af Rantzausgade for motortrafik også bidrage til at gøre forholdene markant tryggere for cyklisterne i denne uheldsramte gade. Det er Cyklistforbundets forventning, at der findes gode og holdbare løsninger til sikring af trafikplanens enkelte dele. Her tænker vi især på sikring af overholdelse af indkørselsforbuddet for biler i den nordlige ende af Stengade og de nødvendige spærringer, der skal forhindre kørsel ind og ud af enklavens nordlige grænse. Cyklistforbundet har kun ét ændringsønske til den overordnede struktur, og det er at Wesselsgade forbliver spærret for motorkøretøjer på midten, således at motoriseret trafik til den nordlige del foretages til og fra Baggesensgade, mens kørsel til den sydlige del klares fra Korsgade og kørsel derfra via Thorupsgade. Dette vil gøre det tryggere at være cyklist i Wesselsgade og give mindre gennemkørende trafik i Korsgade og Thorupsgade. Cyklistforbundet har bidraget aktivt med forslag i løbet af borgerdialogen over de seneste år, men vi er i tvivl om, hvorvidt alle cykelrelevante forhold internt i trafikkenklaven er beskrevet i planen. Vi stiller os derfor fremdeles til rådighed for bidrag i detail-planlægningen til sikring af cyklisternes forhold på Indre Nørrebro.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 5



### INDSENDT AF

Luna Christoffersen

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Nej tak. Jeg er bekymret for øget og hurtig trafik på den smalle gade hvor mange børn færdes på vej til skole, børnehave og den legeplads, som ligger på gaden

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 6

## INDSENDT AF

Niels-Peter Kløft

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Som borger var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafik afviklingen og giver store negative ændringer i de små gader, så som Wesselsgade og Thorupsgade, hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er en forkert påstand og i modstrid med Miljøvurderingen. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

## SVARNUMMER

7

## INDSENDT AF

Bettina B. Poulsen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne på det kraftigste modsætte mig en åbning af Wesselsgade så længe, der ikke er fundet en forsvarlig løsning på trafikken i området. Som borger undrer man sig, da det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaberforslaget flaskehalse i trafik afviklingen og give store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Da Wesselsgade er meget smal, vil det ikke være den rette gade at presse trafik igennem fra begge sider. Derfor mener jeg, at trafikplanen ikke er gennemtænkt og vil meget gerne tilslutte mig de argumenter, der er fremsat af andre borgere i Wesselsgade.

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 8

## INDSENDT AF

Marie

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Har skrevet en gang, men er nødt til at adde nogle billeder. Jeg er stadig IMOD en åbning af Wesselsgade! Hvis man tog et smut ned i gaden, vil man kunne se at det er århundredes dummeste ide. Det kan ikke lade dig gøre, uden at vi bliver fængslet i vores egen gade, dramatisk lyder det. Men det her kan meget vel også få dramatiske konsekvenser. Planen ligger simpelthen op til at man bruger gaderne forkert. Man går op i at fjerne trafikken i de gader, fx. Stengade hvor der bor meget få mennesker, og så åbner man for trafik i en af de gader hvor der absolut færdes flest børn, og bløde trafikanter. Det er simpelthen useriøst! Den her plan er det mest dillitantiske stykke arbejde jeg nogensinde har været vidne til...jeg har simpelthen ingen ord! Her et par billeder fra gaden som den har set ud i 1 år, grundet arbejde i en af ejedommene....you do the math!

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

7. december 2018

SVARNUMMER 9

INDSENDT AF

Lance Jensen

POSTNR.

2200

BY

København

## HØRINGSSVAR

Såvidt jeg kan gennemskue planerne ser det ud til at Wesselsgade skal kunne gennemkøres i begge retninger. Det virker helt forkert som jeg ser det. Når man nu har boet her siden februar 1987 og har kunnet konstatere en støt stigende trafik kombineret sammen med at bilparken hele tiden og hele dagen er fyldt op for hele gaden. Kombineret med at der samtidig er en stadig stigning også af cykeltrafikken, så er der mange muligheder for at gaden bliver en slags trafikprop, når en masse bilister selvfølgelig vil benytte sig af at der nu skabes gennemkørsel - og i begge retninger. Det virker som om Wesselsgade er udset til at være gennemkørselsvej for en lang række biler som nærmest vil være nødt til at køre nedad gaden hvis de vil passere dele af Nørrebroområdet. Jeg vil formode i har arbejdet dette igennem, men for mig at se så er der gode muligheder for at det kører af sporet, og i vil få flere problemer end i løser.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 10

INDSENDT AF

Marianne schrøder

POSTNR.

2200

BY

Kæbenhavn n

HØRINGSSVAR

Jeg kan slet ikke forstå at der kan åbnes op for trafik i begge retninger i en så lille/smål gade som Wesselsgade. Jeg bliver utryk at at tænke på alle de børn og unge som færdes i gaden og ikke mindst cyklisterne. Med trafik begge i retninger og biler parkeret i siden bliver udsynet dårlig og der vil uden tvivl opstå farlige situationer. Vi har tidligere oplevet at i de perioder hvor pælene har været fjernet, til Distortion, Marathon o.l., at der bliver kørt altfor stærkt gennem gaden hvor jeg har krydset både fingre og tær i håb om at ingen kommer til skade. Så længe der ikke foreligger en helt konkret løsning hvordan afspærringen i stengade/Nørrebrogade og ved Dosseringen vil fungere, synes jeg trafikplanen slet ikke er gennemførlig fordi i kan på ingen måde garantere for at afspærringerne vil virke efter hensigten og dermed mindske trafikken. Så NEJ TAK TIL ÅBNING AF WESSELSGADE!!

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

## SVARNUMMER 11

## INDSENDT AF

Katrine Vega-Jespersen

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Jeg er imod en åbning af Wesselsgade. Hele vejen er beplantet med tætstående huse med beboere, institutioner og andre enkelte forsamlingssteder som kræver en rolig og u-trafikeret gade. Der ligger både en daginstitution, et yoga center og et center for erhvervspsykologi-organisations og lederudvikling. Der er flere små erhverv og små selvstændige virksomheder som designere, kunstnere, etc. som formodentligt har valgt netop denne gade pga. dens centrale beliggenhed og rolige miljø. Derudover er der også et rigt socialt liv, især pga. den legplads der ligger midt i det hele hvor børn dagligt leger og forældre og familie mødes og hænger ud. Det ville i den grad ødelægge den afslappede atmosfære som børnene trives i, hvis der blev lukket op for trafik og mere larm og trængsel på vejen. Det bør også nævnes at mange beboere har husdyr som katte og hunde som benytter det offentlige rum samt gaden og det vil indskrænke deres frirum og adfærd hvis der skal til at være endnu mere trafik i gaden end vi allerede oplever. Som andre har skrevet så er der allerede meget postyr med skraldebiler, lastbiler, vejarbejde, etc. som fylder, larmer og udfordrer alles færden på og i gaden. Jeg føler mig personligt heldig fordi jeg bor netop på denne gade, men jeg må indrømme at jeg bestemt ikke ser frem til hvis jeg skal vækkes endnu tidligere af trafik med lys og larm end jeg allerede gør pga. det vejarbejde der er i gang. Vi er rigtig mange mennesker som nyder godt af denne by og det er klart at vi skal kunne komme frem og tilbage og det hele skal løbe rundt, men jeg synes også at vi skal passe på med at ødelægge alle vores rolige områder her i vores hovedstad. Vi har allerede folk som soler sig på kirkegårde og unge som hænger ud på gaden pga. mangel på rolige opholdssteder i hovedstaden. Jeg synes vi skal værne om de pusterum vi har, i stedet for at tage en beslutning om at fjerne dem, fordi det er nemmere end at finde en bedre løsning.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 12

## INDSENDT AF

Felix Müller

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Efter miljøvurderingen er foretaget, er der ikke tvivl om, at dette tiltag ikke vil medføre reduceret trafik i blågårds kvarteret. Kun i et best case scenario, hvor alle skiltninger fungerer optimalt vil det kunne medføre delvis reduceret trafik. Dette fremhæves endda af initiativtagere n. Man skal blot se på busslusen i Stengade idag for at forstå, at denne plan ikke har hold i virkeligheden. Jeg er derfor imod den del af trafikplanen som medfører åbning af Wesselsgade. Det går ud over legende børn, masser af cyklister og flere institutioner til ingen større almen nytte.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 13

INDSENDT AF

per arnoldi

POSTNR.

2200

BY

københavn

## HØRINGSSVAR

Det er med stor undren at jeg ser jeres trafikplan for indre Nørrebro: Hvori består forbedringerne? Jeres egne tal beskriver en forøgelse af trafikken i området. Samtidig kommer bilerne til at køre længere i jagten på en parkeringsplads. Jeres plan modvirker områdets naturlige udvikling: Blågårdsgade fortjener at få status af gågade..jeres plan vil forøge den krydsende trafik i Blågårdsgade og øge risikoen for uheld. Jeres planer for Wesselsgade er uigennemtænkte....Det er en meget smal gade hvor det er vanskeligt at passere hinanden. Boligmassen ligger tæt ud til vejen og vil opleve voldsomme støjgener, og det bliver mere risikofyldt for børnene at besøge legepladsen Hvis I ønsker en forbedring af trafikken på indre Nørrebro, så skal I forstå at 90% af al kørsel sker i jagten på p-plads. Hvis I investerede i et p-hus på hjørnet af Baggesensgade/Stengade kunne I sløjfe hovedparten af alle p-pladser langs fortovene og dermed begrænse kørslen markant. Samtidig ville det give jer mulighed for at give Blågårdsgade og -plads status af gågade. Jeres plan strider imod områdets naturlige udvikling, og vil ikke medføre trafikale eller miljømæssige forbedringer

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 14

### INDSENDT AF

stine sylvestersen

### POSTNR.

2200

### BY

københavn

### HØRINGSSVAR

Jeg synes det er en dårlig ide at åbne Wesselsgade for trafik, især at åbne for trafik i begge retninger. Gaden er ganske smal, og rigtig tit er den spærret af køretøjer. Der er nemlig en stor affaldsstation i gaden, hvor cirka syv affaldscontainere jævnligt skal tømmes. Og da Peblinge Dosseringen (næste gade parallel med Wesselsgade, langs med søen) er bilfri - er alle varetransporter, skraldebiler, håndværkervogne, flyttebiler, hjemmehjælperbiler, kraner mv nødsaget til at holde i Wesselsgade. Gaden er rigelig befærdet allerede nu, hvor den er spærret på midten. Der er i øvrigt også en bemandet legeplads, som bliver brugt af mange daginstitutioner i området, og hvor forældre indtil nu har kunnet sende deres børn hen til, fordi de kan gå over gaden, der hvor gaden er spærret. vh

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 15

### INDSENDT AF

Mass Georg Lyngby

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Nej tak åbningsforslag af gennemgående trafik på Wesselsgade. Som beboer af Wesselsgade, er jeg bekymret for den kraftigt øget trafik i begge retninger i Wesselsgade, som er en smal gade med mange bløde trafikanter.

## Få nyt om høringer

> Abonnér



## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 16

INDSENDT AF

Miguel Vega Olivares

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Nej tak til at åbne Wesselsgade for trafik. Der er rigtig mange bløde trafikanter og legende børn i området. Vi har en bemandet legeplads midt i gaden, og mange lokale børn, samt institutioner fra nær og fjern som benytter legepladsen på daglig basis; plus en åbning med trafik i begge retninger vil betyde en reduktion af i forvejen sparsomme parkeringspladser.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 17

## INDSENDT AF

Vibeke Friis Jespersen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg ønsker ikke Wesselsgade bliver åbnet for gennemkørende trafik da det vil gå hårdt ud over de mange bløde trafikanter der er i gaden sent som tidligt. Især er der mange børn, der dagligt færdes til og fra institutioner; herunder til den dejlige store offentlige legeplads, der er så populær og generelt er et herligt mødested. Vi har også rigtig mange cyklister og gående. Jeg er endvidere meget bekymret for at gaden vil blive et endnu mere attraktivt tilholdssted for kriminelle i biler, der let kan komme til og fra gaden i en fart. Tidligere havde vi jo netop det problem med hurtigkørende biler i gaden med jævne mellemrum. Husene i Wesselsgade ligger meget tæt på vejen, der er smal. En kraftig øget gennemkørsel af biler vil give en meget kraftigere forurening og øget larm lige ind i lejlighederne. Så nej tak til en åbning af Wesselsgade.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 18

### INDSENDT AF

Henrik Kramer

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Trafikplanen for Indre Nørrebro bakker jeg op om. Den forhindrer gennemkørsel på tværs af kvarteret, mindsker den samlede trafik og giver mulighed for f.eks. enkelt at komme rundt. For at forbedre/sprede den interne kørsel med bil ud af kvarteret er det vigtigt, at der gives mulighed for venstresving ved Griffenfeldtsgade/Rantzausgade mod Åboulevarden. Vh Henrik Kramer.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 19

### INDSENDT AF

Susanne Reinert

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne protestere imod kommunens planer om at åbne Wesselsgade for gennemkørende bil trafik. Vi er i forvejen plaget af store lastbilers gennemkørsel på Baggesens gade, som heller ikke er egnet til den form for trafik. Det er et børnevenligt område med en dejlig legeplads, der bliver smadret ved kommunens planer. Så stop de planer.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 20

### INDSENDT AF

Claus Christian Jensen

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Jeg forstår ikke hvordan man kan sætte trafikken over børns sikkerhed. Mig og mine børn kommer flere gange om ugen på legepladsen og skal krydse vejen, så det bliver meget usikkert fremadrettet, hvis planen bliver vedtaget. Vi bor tæt på legepladsen og jeg ser tit børn rende ud på gaden og frygter om der sker endnu et dødsfald, hvis man åbner gaden - mig bekendt var det netop årsagen til at den blev lukket. Gaden er desuden alt for smal til at der kan være modkørende biler, parkering mv. I stedet for så fortsæt dog med at holde Stengade åben, hvor trafikken i forvejen kører uden problemer. Jeg undrer mig desuden over hele processen, hvor der nu er en høring ude, men beboerne ikke er gjort opmærksom på dette. Derimod har der været store skilte og sedler op i resten af processen, hvor man ikke kunne blive hørt. Jeg har selv måtte opsøge viden om at der var en høring i gang.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 21



## INDSENDT AF

Jakob Feilberg

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende Jeg vil gerne udtrykke en alvorlig indsigelse mod de planer der foreligger for en såkaldt "trafikplan for Wesselsgade" m.v. Indsigelsen har grund i primært to forhold: En mangedobling af trafikken i en fredelig og tæt bebygget, smal gade. En mangedobling af trafikken lige ved siden af legepladsen i Wesselsgade med de forurenings- og støjgener som børn dermed bliver udsat for. Planerne er skandaløse!

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 22

## INDSENDT AF

Mikkel Hartwig Olsen

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Da gennemkørsel på Nørrebrogade blev ulovligt, blev en stor del af den trafik, flyttet ud i side gaderne. De gener bliver der nu skubbet r undt på. Der mangler en gennem arbejdet løsning og at åbne Wesselsgade for trafik i begge retninger er en både kortsigtet og farlig løsn ing.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 23

INDSENDT AF

Emil Eskesen

POSTNR.

2200

BY

KBH N

## HØRINGSSVAR

Selve planen og trafikikkerheden omkring denne Modkørende trafik i en lille gade med parkering på begge sider. Jeg mener det er uansvarligt at åbne op for modsatkørende trafik i en så lille gade som Wesselsgade. Hvis man ser rundt på den andre gader i området, hvor der er modsatkørende trafik er parkeringen i gaden, så henvist til den ene side. Netop for at gøre det overskueligt for gående og cyklister. Wesselsgade bliver brugt af utrolig mange cyklister dagligt som gennemkørselsvej for den meget overbelastede cykelsti på Peblinge Dosseringen. Det siger sig selv at modsatkørende trafik (eller gennemkørende trafik i det hele taget) vil være farligt og utroligt generende for cyklister. Wesselsgade betjener den ene halvdel af Blågårdsgade og Peblingedosseringen. Dette gælder især ved ombygning / reovering, hvor gaden er belastet af 2 ekstra karreer, da de ikke har mulighed for at etablere byggepladser på henholdsvis Blågårdsgade og Peblinge Dosseringen. Mere trafik i gaden kombineret med at der stort set altid er 1-3 byggepladser etableret vil også være problematisk. Den bemandede legeplads midt på Wesselsgade. Legepladsen er et samlingspunkt for gaden og området omkring. Som du ved er der mange unge, som ikke er brugere af de faste fritidstilbud og her er legepladsen en fantastisk mulighed for dem, for integrationen og for helheden i området. Det betyder selvfølgelig at størstedelen af brugerne i eftermiddagstimerne er uledsagede børn og denne trafik åbning er yderst uheldig i denne sammenhæng. Gaden blev jo i sin tid spærret netop pga. alvorlige uheld med børn og biler. Når man samtidig tager i betragtning at man for at kunne lave "passerings lommer" skal etablere parkering lige udenfor legepladsen, så udsynet bliver endnu dårligere bliver jeg nervøs for mine og kvarterets andre børns sikkerhed på Wesselsgade. Der er i trafikplanen nævnt forskellige små gadeområder, som man kan gøre til "områder med potentiale for mere byliv". Det er jo netop sådan et område man smadrer fuldstændig ved at åbne op for gennemkørende trafik i Wesselsgade. Man ordner nogle ting, men smadrer nogle andre fuldstændig. Wesselsgade er åben for trafik en gang om året når der bliver afholdt Distortion på Nørrebro. Under denne åbning har vi netop oplevet hvordan trafikken (lokale rødder) ræser meget hurtigt ned igennem Wesselsgade. Gaden er både åben når der er lukket af ved Nørrebrogade/Dosseringen, men typisk også i ugerne efter indtil pælene kommer i igen og det er MEGET mere utrygt at færdes i gaden i denne tid. Lidt om det gode liv i København og hvordan man f.eks. kan fastholde beboere i de mere udsatte områder på Nørrebro. Wesselsgade ligger, som i ved dejlig gemt og klemt inde mellem Søerne og Blågårdsgade. Det er en gade mere en stor blanding af Ejerboliger, Andelsboliger og Lejeboliger. Wesselsgade er et meget specielt og forunderligt gade i København. Det er en gade hvor rigtig mange beboere har boet i rigtig mange år. Rigtig mange bliver faktisk boende i Wesselsgade når de først er flyttet ind. Lejlighedernes størrelse spiller selvfølgelig en stor rolle, men det gør gadens indretning også. På Wesselsgade ligger der en bemanded legeplads, som tjener en kæmpe integrations indsats, da den forbinder de mange etnisk danske familier med de mange familier med anden etnisk baggrund. På den legeplads har jeg, mine børn og min kone mødt en masse mennesker, som vi ellers ikke ville støde ind i. Disse møder resulterer i tryghed, venskaber og forståelse overfor mange forskellige kulturer. Jeg er overbevist om at sammensætningen af beboere i denne gade også skyldes de kvaliteter der er i sådan en gade. Rolig og uden gennemkørende trafik. Det er selv et af de argumenter jeg bruger og har brugt over mange år når venner og bekendte har spurgt om vi ikke havde lyst til at flytte ud af byen. Nej, vi elsker at bo på Nørrebro og på Wesselsgade fordi det har nogle helt fantastiske bylivs-kvaliteter, som man istedet for at støtte op om desværre nu er ved at smadre fuldstændig med en halvfærdig og uigennemtænkt trafikplan, som løser problemer nogle steder, men skaber meget store problemer andre steder (det man beskriver som "trafikken vil sandsynligvis stige i Wesselsgade når man åbner den). Wesselsgade har en fantastisk kvalitet som familiegade i København. Gader som man ville ønske der var mange flere af. Ligesom vi også kunne ønske os flere "Værnedamsvej" eller "nordre frihavnsgade" alle gader med hver deres unikke københavner / bylivs kvalitet, som netop gør at man bliver boende i byen og er med til at gøre det til en levende og spændende by med et varieret liv. Hvis man laver løsninger, som forringer kvaliteten så meget i folks gader, som det ser ud til i bla. Wesselsgade og Brohusgade, så bliver argumentet for at blive boende i København desværre meget tyndere. Jeg håber på en ambitiøs og stærk løsning for København og Nørrebro, hvor alle vil opleve en forbedring på den ene eller anden måde og ikke denne dårlige plan hvor nogle for det lidt bedre og andre for meget større trafikgener.



## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 24



### INDSENDT AF

Anna Ploug

### POSTNR.

2200

### BY

København

### HØRINGSSVAR

Nej tak til at åbne Wesselsgade for trafik. Jeg synes det virker helt gakket at lave den børnevenlige gade om til en transportvej og jeg bliver bekymret over at det virker som om at det ikke er en gennemtænkt plan, der ligger til grund for forslaget.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 25

## INDSENDT AF

Jeanette Thillerup; Leder af Dosseringens Vuggestue

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Vi er en vuggestue med 91 børn placeret ved Peblinge Dosseringen, med hovedindgang fra Ewaldsgade. Som vi læser den nye trafikplan, vil det betyde øget trafik i vores område. I forvejen har vi problemer med bilister der ikke overholder fartgrænsen, hvilket vi har klaget over en del gange, dog uden det ønskede resultat. Umiddelbart formoder vi ikke at flere trafikanter, vil formindske denne problemstilling. For en del år siden blev vi frataget vores friareal langs søerne, hvor vi før de fartglade cyklister iført skyklapper erobrede området, kunne lade vores børn gå, løbe og få stimuleret deres motorik i smukke omgivelser. Det er nu udelukket. Vi skal rent faktisk have mere trafik lige uden for vores hoveddør og nærområde. Legepladsen på Wesselsgade vil – hvis trafikplanen vedtages - ikke længere ligge i et stille og trygt område, hvor vi hidtil, så småt har lært vores ældste børn at begå sig i trafikken. Det vil medføre mindske læring, om man vil. Sociale, såvel som motoriske kompetencer styrkes, når vuggestuebørn fx lærer at gå hånd i hånd i sikre omgivelser. For i den alder skal der være plads til at begå fejl, uden det får konsekvenser. Dosseringens Vuggestue tager skarpt afstand fra at åbne op for mere trafik i Wesselsgade, Thorup- og Ewaldsgade. Vi vil blive lukket inde på alle sider af trafik, til stor gene for børn, forældre og ansatte. Hvordan de førømtalte smalle gader kan findes egnede til dobbeltkørende bilister, kan undre.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 26

### INDSENDT AF

Anne Dorthe Hermansen

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Og i øvrigt synes jeg det er utrolig ringe at alle berørte beboere ikke får en besked i E boks fra Forvaltningen om at der foregår en høring som i den grad har betydning for deres nærområde og boligsituation. Rigtig mange kender jo slet ikke til høringen eller fristerne - tilfældigt at jeg selv blev gjort opmærksom på det. Nej tak til åbning af Wesselsgade!

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 27

INDSENDT AF

Kim Christiansen

POSTNR.

2200

BY

København

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne modsætte åbningen af Wesselsgade.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 28

### INDSENDT AF

Otto Nyeborg

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Jeg finder forslaget, specielt vedr. Baggensgade, Wesselsgade og Korsgade meget uhensigtsmæssigt og miljøforværende.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 29

## INDSENDT AF

Lars Breinholt

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg finder idéen om at åbne Wesselsgade for gennemkørende trafik meget bekymrende. Der er rigtig mange bløde trafikanter og legende børn i området, som vi skal passe. Jeg er selv bilejer, men synes, at det er fantastisk, at der er grænser for gennemkørende trafik f.eks. på Wesselsgade. Det kan ikke undgå at få stor negativ påvirkning i form af større fare for f.eks. cyklister samt store forurenings- og støjgener for beboere og alle de børn, der benytter legepladsen.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# ØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

PRETTET

. december 2018

/ARNUMMER 30

IDSENDT AF

athrine Nesevski

OSTNR.

200

Y

bh N

## ØRINGSSVAR

Trafikplanens data grundlag er ikke underbygget. På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har besluttet at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed i sig selv til Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt datagrundlag. Man får herved ikke en tilstrækkeligt grundlag til at politikerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet for procedur fejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke. Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLANEN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet net i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen. På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNE LØSNINGER – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafik afviklingen og giver store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafiktal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortove ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade's fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstigningspladser for de øvrige pladser. Forbedringsforslag Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblingedosseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen. Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen. Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikale vurdering jf bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen. Endvidere anbefales det af hensyn til trafikikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer undtaget). Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver øget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs ingen ståpladser over vandkanal eller chaussésten eller hårde bump. Vi støtter Miljøvurderingens anbefaling om at gøre hele Wesselsgade til en 15 km/h zone. Zonen burde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peplingedosseringen pga de mange institutioner der ligger

· samt at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykile  
dpeget i Fingerplan 2017. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat bør værne om.... Saml  
set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesse  
ade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politi adgang kan evt. klares med en smart hæ  
ænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centrale  
igesom det bliver tilfældet ved Dosseringens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarrangemente  
men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slots  
e og Dosseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt. Procedure Det virker i øvrigt mærkeligt at Mil  
rurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at d  
er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurderingen side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumen  
tion mangler. Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske  
TER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelse fra Natur- og Miljøklagenævnet. Ydermere, skaber vejspærringen tryghed ved børn  
nstitutionen, da der ikke kommer biler susende forbi. Med ønske om et godt møde På vegne af Nej til åbning af Wesselsgade-gruppen

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

7. december 2018

SVARNUMMER 31

INDSENDT AF

Michael Fürst

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Michael Fyrst

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Et flertal af beboere i området, satte vist pris på, at Wesselsgade blev lukket på midten i 1980'erne? Opfordring 1: Lad dog gaden forblive som lukket stillegade. Opfordring 2: Fordi gadens bevaringsværdighed er tildelt en SAVE 3 kategori, så nedlæg samtidig den grimme miljøstation, som skænder gadebilledet - eller alternativt: skjul de blå kasser bag et træ-raftehegn eller en levende hæk.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 32

INDSENDT AF

Poul Vestergaard

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Til kk. Jeg synes at det er besynderligt at man vil åbne Wesselsgade for gennemkørende trafik. Argumenterne herfor er meget vage. Men det er jo samme kommune der i netop Wesselsgade kombinerer losseplads og legeplads. Mvh. Poul Vestergaard

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 33

INDSENDT AF

Susanne Maria Lamhauge

POSTNR.

2200

BY

København N

## HØRINGSSVAR

Høringssvar Mit navn er Susanne Maria Lamhauge, og jeg bor i Wesselsgade og har boet der siden 2004. Det er en gade med et fantastisk miljø, og lydturen er massiv med børneskrål og børnelatter fra den store legeplads, der optager det meste af gaden. Gaden er en lukket gade, hvilket MANGE, ikke bare beboere i gaden og i de omkringliggende gader, men også børneinstitutioner, unge mennesker fra blågård splads og turister drager nytte af. Legepladsen er proportionelt en af de mest benyttede i København, og institutionsbørn helt ned til 1 år salderen bliver trafiktrænet i denne gade netop på grund af at trafikken er sparsom og langsomkørende. Ydermere er legepladsen bemandede, hvorfor der opholder sig mange uledsagede børn på legepladsen. På grund af den store søgning på både legeplads og den fælles grønne gård tilstødende legepladsen, er her et leben, et nærværende og roligt København-leben, hvor der er plads til alle. Børn, unge, ældre, der alle bruger det rolige miljø omkring gaden. Det er en oase i København N, en af de få. Morten Kabell, der er tidligere miljø og teknikborgmester i Københavns kommune, har i 2015 besluttet, at Wesselsgade skal åbnes for gennemkørende trafik, i begge retninger, som et led i en ny byplanlægning, der har til formål at forbedre de trafikale forhold i bl.a. Stengade og Rantzausgade. Vi har som beboergruppe fuld forståelse for en trafikplan, der har til formål at optimere kvarteret, samt sikre de bløde trafikanter. Wesselsgade har været sådan en gade i mange år, og årsagen til at gaden blev lukket var primært et tragisk trafikdrab af et barn, derfor fremstår det uforståeligt, at trafikplanen vil forringe forholdene i netop Wesselsgade. Åbningen af Wesselsgade kan vi beboere i gaden, samt de flere tusinde borgere, der er brugere af området, derfor kun beklage. Men der hvor vi oplever den største frustration er ved den mangelfulde og udemokratiske proces, der har ledt hen til beslutning om åbningen af gaden. Størstedelen af beboerne i Wesselsgade stiftede første gang bekendtskab med åbningen af Wesselsgade i november 2015, hvor udkastet for trafikplanen ligger færdigt. Vi fik mobiliseret en masse folk, der ikke havde oplevelsen af at blive hverken inddraget eller informeret om beslutnings- eller arbejdsprocessen af denne plan. Vi nedsatte derfor en arbejdsgruppe i gaden, der har arbejdet målrettet og konstruktivt med undersøge, hvordan vores medborgere, der bor i og eller er brugere af området er blevet inddraget i denne beslutning, samt udarbejde et alternativ til planen. Vi har skrevet breve til Morten Kabell, projektchef for områdefornyelsen Mette Prag, borgerrepræsentationen med flere for at få indsigt i, hvordan og hvorfor denne beslutning er blevet taget. Jeg har nedestående forsøgt at liste kritiske punkter op. 1. Ingen dialog under arbejdsprocessen Projektchef for områdefornyelsen Nørrebro, Mette Prag informerer om, at trafikplanen er blevet udarbejdet i perioden fra feb-juni 2015 af Grontmij og GBH landskabsarkitekter i en tæt dialog med borgere og interessenter. Men sandheden er at ca. 90 % af gadens beboere har ikke hørt om åbningen af Wesselsgade, før det var besluttet, så en begrebsafklaring på den "tætte dialog" vil være kærkommen. 2. Hvem har været i tæt dialog? Vi spørger igen Mette Prag, hvem hun har været i dialog med, og hun svarer; "Da områdefornyelsens styregruppe vedtog at iværksætte arbejdet med trafikplanen, blev en plan for borgerinddragelsen også besluttet. Der er blevet inviteret bredt ud i kvarteret til at deltage i processen, bl.a. via vores åbne arbejdsgrupper, invitationer i dagspressen etc. I alt har ca. 500 borgere bidraget med inputs til arbejdet. Borgerinddragelsen har haft til formål at inddrage borgernes synspunkter i den samlede vurdering af de bedste løsninger. Her har også mange andre synspunkter været inddraget, bl.a. fra vores egen og andre forvaltninger, Movia, politi og lokale aktører som f.eks. Nørrebro Miljøpunkt og Nørrebro Lokaludvalg. I denne proces er også Wesselsgades beboeres bekymringer blevet hørt." Men vi har ikke hørt noget, så hvem har hun talt med, og hvor er de 500 borgere, der har været inddraget? Det kan vi ikke få svar på. 3. Wesselsgadebeboere blev ikke inddraget, for "vi vidste jo, at I ville være imod". Vi bliver informeret om, at lokaludvalg Nørrebro, miljøpunkt Nørrebro og en lang række lokale aktører, sidder i styregruppen, som har medansvar for processen, men Mette Prag informerer om, at områdefornyelsen har valgt ikke at gå ud til enkelte borger- eller beboergrupper og informere særskilt om at en trafikplan var under udarbejdelse. Adspurgt fortæller et medlem af styregruppen, at det blev meldt ud, at Wesselsgadebeboere ikke skulle inddrages, for det stod klart, at de ville være imod planen! 4. Kendskab til byplanen, da den var udfærdiget og besluttet. Ca. 90% af beboerne i Wesselsgade stifter som nævnt første gang bekendtskab med at en åbning af Wesselsgade er en del af den nye trafikplan for kvarteret, efter beslutningen om at åbningen er en essentiel del af hele planen, var blevet taget. 5. Ingen forklaring eller beskrivelse af åbningen af gaden i byplanen. Den drastiske ændring af gadens status fra stillegade til åben gade med trafik i begge retninger, står ikke beskrevet i byplanen, men blot illustreret på tegningen ved at den lille røde streg, der skulle markere en spærring er fjernet. Intet notat eller kommentar i hele planen om denne meget drastiske ændring. 6. Politikere, der har været beslutningstagere havde ikke kendskab til legepladsen i gaden. Vi henvender os til borgerrepræsentationen for at høre, hvad der har ligget til grund for, at legepladsens og dens mange små brugere ikke skulle vises hensyn i forbindelse med at lave en trafikeret gade støden til legepladsen? Svaret var, at flere af politikerne ikke var orienteret om, at der ligger en bemandede legeplads i Wesselsgade!?! 7. Manglende undersøgelse af antallet af brugere af området, samt et udpluk af de omkringliggende institutionernes modstand mod åbningen af W

Wesselsgade. Underskrift indsamling i Wesselsgade for at beholde gaden lukket: Der blev i 2015 samlet 305 digitale underskrifter og 70 papirunderskrifter fra gadens beboere. Wesselsgade er en vigtig cykelfærdselsvej både lokalt som skolevej, men også som passage mellem Øs erbro og Frederiksberg (Forumkvarteret). Der er mange der foretrækker at køre af Wesselsgade frem for langs søen, hvor der køres meget stærkt. Der foreligger ingen undersøgelse forud for trafikplanen af hvor mange, der bruger legepladsen i Wesselsgade, og ingen af brugerne, hverken i institutionsregi eller privat er blevet inddraget i processen omkring åbningen af Wesselsgade. Vi har spurgt institutioner om bruger legepladsen i Wesselsgade om de vil bakke op om vores initiativ til at bevare Wesselsgade som lukket gade. Vi har fået opbakning fra flg. Skoler og institutioner, som tilsammen har ca 1200 børn som brugere af legepladsen: St. Ansgar Skole, 300 børn, Dia Privatskole, 380 børn, Den gule prik, 26 børn, Dosseringens vuggestue, 90 børn, Murergården, 205 børn, Læssøegården 70 børn, Hønsegården 97 børn, Blågårds sogn institution, 70 børn. Derudover har vi opbakning fra den offentlige legeplads i Wesselsgade, der skønsmæssigt har 25 ledsagede børn dagligt, foruden de mange børn der kommer i følge af voksne, større børn eller ikke nævnte institutioner. Der kan sagtens være 300-400 familiebrugere om dagen i weekender. Udpluk af svarene: Murergården, 205 børn I Murergården er vi bekendt med at der er tanker om at åbne for trafik gennem Wesselsgade. Det tager vi afstand fra, da vi frygter det vil reducere børns muligheder for at kunne færdes trafikssikkert. Venlig hilsen Brita Fabricius leder Dosseringens Vuggestue, 90 børn Kære Elisabeth, Naturligvis vil vi alle i Dosseringens Vuggestue støtte Jeres initiativ. Vi ønsker heller ikke at Wesselsgades status ændres. God vind & bedste hilsener, Jeanette Den gule prik, 26 børn Kære Elisabeth. Man kan vist roligt sige, at I har opbakning fra Den Gule Prik. Vi krydser fingre for at det lykkes at forhindre åbning af Wesselsgade! Glædelig jul. Mvh Kirstine, Den Gule Prik St. Ansgar skole og SFO, 300 børn Kære Elisabeth Det kan du tro, vil. Tak for din redegørelse og du må endelig holde dialogen i gang med os. Både i skoletiden og SFO- tiden er vores børn flittige brugere og vi har et fantastisk samarbejde med personalet. De bedste hilsener, Kirsten Poulsen, Skoleleder Blågårdssogns børnehus, 61 børn Kære Susanne På vegne af bestyrelsen vil jeg gerne udtrykke vores modstand mod en åben Wesselsgade. I institutionen bruger børnene legepladsen i Wesselsgade dagligt. Det giver en enorm tryghed for både pædagoger og forældre, at gaden ved siden af er lukket, så hvis et barn skulle komme ud på gaden, er risikoen for ulykker minimal. Denne sikkerhed forsvinder, hvis der skal være gennemkørende trafik uden for legepladsen. Det er en stor kvalitet, at det er en rolig oase midt på Nørrebro, hvor man for en stund kan tage en pause fra trafikstøj og partikelforeningen. Vi er store modstandere af, at denne ro skal ødelægges af, at hele kvarterets trafik pludselig skal drives derigenennem. Mads Trolle forældrerepræsentant På vegne af bestyrelsen, Blågårds Sogns Børnehus 8. Ingen høring Tilbage i 2015 undrer vi os kollektivt over, at vi ikke har modtaget oplysninger om høring eller dialogmøder før, vi får den færdige trafikplan i hånden. Vi spørger Mette Prag og hun svarer: Der er ikke krav om høring ved en trafikplan af denne karakter. Det er vores overbevisning at den omfattende borgerinddragelse vi har gennemført giver et mere dækkende billede af kvarterets behov, ønsker og bekymringer end en høring ville gøre. 9. Omfattende borgerinddragelse, hvorfor så ingen informationsmøder Da vi spørger ind til den omfattende borgerinddragelse, og om hvornår den har fundet sted, svarer hun: Ja, der har været indkaldt til og afholdt borgermøder/workshops i 2016, som var d. 20/4, 20/5, 15/6, 24/6, 20/10, 10/11 og 11/11. Områdefornyelsen har indkaldt til samtlige, undtagen mødet d. 20/10 som blev afholdt af Café Blågårds Apotek, hvor både områdefornyelsen og Blågårds apotek var indkalder. Områdefornyelsen indkalder til informationsmøde sammen med og på et værtshus? Vi lader lige den stå et øjeblik. Ingen har indvendinger mod selve værtshuset, men at lade et værtshus være rammen for et informationsmøde af yderst vigtig karakter, er dybt kritisabelt. Det skal nævnes at vi i arbejdsgruppen ikke har hørt om alle de informationsmøder, som Mette Prag lister op i sit svar. Vi har deltaget i to sidste af møderne, som er blevet annonceret efter trafikplanen er udarbejdet, så den tætte dialog og borgerinddragelsen har IKKE været tilstede. 10. Ingen trafiktælling – tvivlsomt grundlag for beslutningen om at åbne gaden Ydermere har der ikke været nogen trafiktælling i området, og den store legeplads og børneinstitutionerne er ikke talt med som afgørende faktorer for om en åbning er formålstjenestelig for brugerne af gaden og området. Vi får et tvivlsomt tal som ”maksimum 80 biler om dagen” smidt i hovedet af formanden for borgerrepræsentationen, men intet svar på, hvor det tal stammer fra. 11. En medarbejder bryder tavsheden. Vi bliver i vores søgen på svar orienteret om, at en medarbejder i områdefornyelsen har opsagt sin stilling, fordi hun oplevede en mangel på beboerinddragelse, og kunne ikke stå inde for processen. 12. Dialogmøde uden dialog Undertegnede møder tilfældigvis et medlem af styregruppen, der fortæller, at der vil blive indkaldt til et dialogmøde, fordi det har vist sig at flere beboere i både Wesselsgade og Brohusgade er stærkt utilfredse med informationen omkring byplanen. Undertegnede skriver til Mette Prag, og forhører mig om et sådan møde er ved at blive stablet på benene. Vi får følgende besked pr. d. 20.12.15 Kære Susanne Endelig fik vi samlet folk og aftalt de næste skridt. Som du tidligere har hørt, vil rep fra Styregruppens formandskab, trafikgruppen og sekretariatet gerne invitere til dialog om trafikplanen. Mødet er sat til torsdag d 7.jan kl 17. Du skrev, at du gerne ville påtage dig at Wesselsgades beboere udpegede, de 2 rep som skulle deltage. Dette vil jeg sætte stor pris på. Lad mig høre hvordan det går. Godt nytår Med venlig hilsen Mette Prag Projektchef Områdefornyelsen Nørrebro Vi forbereder os til mødet, men må rykke for en dagsorden, og modtager den først d. 6. januar, hvor til vi svarer: Kære Mette Tak for dagsorden. Vi synes for det første at det dybt beklageligt først at måtte rykke for at få den og dernæst at modtage den dagen før mødet, når der er lagt så mange kræfter i sagen. Der er ikke mange ordentlige steder, der accepterer den måde at kommunikere på. Dernæst kan vi desværre ikke godkende den tilsendt dagsorden i den nuværende form, da det kun ligner information om de eksisterende planer. Vi ser intet om en plan for de af Morten Kabell lovede uddybende trafiktal. Der er ingen oplæg til dialog eller inddragelse af vores synspunkter/ønsker/forslag. Der udover er det svært at genkende den forventede mødedeltagelse med bl. a. Morten Kabell, som i et brev personligt har bedt om at der blev aftalt tid til hans deltagelse. Vi håber inderligt at der når at komme noget af det vi er sat i udsigt i en ny dagsorden og deltagersiden. Med ønske om en konstruktiv proces. På vegne af Arbejdsgruppen i Wesselsgade Jesper la Cour 13. Alternativ til trafikplanen –som at punkte. Vi udarbejder et alternativ til den foreliggende byplan, hvor Wesselsgade ikke åbnes og forholdsvis i området forringes. Vi sender forslaget til Teknik og miljøudvalget med følgende skrivelse: Kære TMU Arbejdsgruppen for Wesselsgade har udarbejdet et forbedringsforslag til trafikplanen, som gør den endnu grønnere og giver mindre trafikbelastning (se bilag) i kvarteret end kommunens trafikplan oplæg. Forslaget indebærer at Baggensgade, på en strækning omkring Blågårdsgade, på begge sider omlægges til gågade med byrums inventar, som i Blågårdsgade og at der på Wesselsgade etableres en lommepark ud for legepladsen, se vedlagte visualiseringer. Der udføres forsøg med at finde den bedste spærring/chikane, som sikrer at alle hensyn bedst muligt tilgodeses, herunder adgang for politi. Mulighederne er spændende og vi hjælper gerne med at konkretisere det. Når vi sender vedlagte direkte til TMU's medlemmer og politikere er det for at sikre at I træffer jeres beslutninger på tilstrækkeligt oplyst grundlag og at I er opmærksomme på a

Der er et alternativ så man undgår ulemperne ved den oprindelige plan og tilmed får tilført nye kvaliteter for beboere, cyklister og attraktive mulighed for øget erhvervsliv i kvarteret. Wesselsgade, med omgivende karréer, har gennem de seneste 25 år været forgangsmode for både byfornyelsesprocessen og stillegadeidéens udbredelse i hele København og en række andre storbyer, også udenfor landet. Vi ønsker inderligt at fortsætte denne udvikling i samspil, med alle involverede parter. Se vedhæftede opbakning fra lokale institutioner. De bedste hilsner På vegne af Wesselsgade Arbejdsgruppe Og vi bliver inviteret til et møde med Morten Kabell og hans direktør. Mødet forløber seriøst og i en god tone, og vi har en oplevelse af anerkendelse, idet borgmesteren udtrykker, "At vores ønske og vision talte hans sprog." Morten Kabell giver udtryk for, at være indstillet på at få en undersøgelse af vores forslag skrevet ind i trafikplanen som et at-punkt. I 4. svar fra Morten Kabell Vi erfarer på TV"-Lorry pr. den 19. januar, at Wesselsgade skal åbnes, trods utilfredshed blandt beboere, og vi modtager følgende brev fra Morten Kabell. Kære Reto Michael Hummelshøj og Jesper la Cour Tak for jeres henvendelse fra den 12. januar 2016 vedrørende genåbningen af Wesselsgade. Jeres forslag er dog desværre ikke realiserbart, når den fulde gevinst af trafikplanen skal høstes. Jeg er derfor også glad for den beslutning, som et flertal i Teknik- og Miljøudvalget tog 18. januar 2016. Jeg har forståelse for, at I ønsker at fastholde Wesselsgade som en lukket gade, men det er ikke til kvarterets fælles bedste. Jeg kan ikke forsvare, at de omkringliggende gader skal belastes yderligere af gennemkørende trafik, for at Wesselsgade kan holdes fri for en mindre stigning i biltrafikken. En genåbning af Wesselsgade vil forbedre forholdene for hele kvarteret, og endnu flere beboere vil kunne nyde godt af et trafikdæmpet miljø. Trafiktallene viser, at Wesselsgade fortsat vil være en stille gade med lav trafikbelastning sammenlignet med kvarterets øvrige gader. I konkretiseringsfasen vil interesserede have mulighed for at medvirke til den konkrete udformning af Wesselsgades. Jeg vil opfordre jer til at deltage i arbejdet via områdefornyelsens arbejdsgrupper. I vedhæftet notat finder I forvaltningens svar på jeres forslag. Med venlig hilsen Morten Kabell 15. aktindsigt Vi afventer svar på at få aktindsigt. Vi har sendt en anmodning om denne pr. december 2015. Aktindsigtsanmodning København Kommune. Jeg skal hermed, på vegne af Andelsboligforeningen Wesselsgade 18AB og i medfør af lov om offentlighed i forvaltningen § 7, søge om aktindsigt i alle relevante korrespondancer, mails, notater, arbejdspapirer, policy-papirer, orienteringer til BR-medlemmer, trafikanalyser, mv. der har indgået og indgår i arbejdet med planer om trafikomlægningen via Wesselsgade, 2200 København N. I medfør af lov om offentligheden i forvaltningen § 36 forventer vi at modtage materiale snarest. Venlig hilsen Niels Bo Lamhauge Mette Pragh har ad to omgange beklaget at anmodningen er upræcis, men vi har fastholdt ordlyden, og vi venter stadig på indsigten. Vi får sidenhen aktindsigt, og vi klager over planen. I 6. Medhold i klagen over planen Der er massive protester mod trafikplanen, og en borgergruppe klager over trafikplanen til Miljø- og fødevarensævnet, og nævnet slår nu fast, at kommunens trafikplan er ugyldig, og vi undrer os over, hvilke konsekvenser denne alvorlig afgørelse har for den videre plan. Vi bliver fortsat inviteret til borgermøder af Mette Pragh. Jeg spørger om der bliver lavet ændringer i planen, og om vi har mulighed for at ændre på afgørelsen om åbningen af Wesselsgade, hvor jeg modtager svaret nej, men Mette Pragh opfordrer mig til at deltage i møderne, fordi jeg som borger kan få indflydelse på, hvordan vi skaber plads til den dobbeltrettede trafik i Wesselsgade. Historien er lang og kompliceret, og vi er frustrerede over processen, men vi oplever det som en vigtig historie, idet Miljø og teknikforvaltningen har lavet et uprofessionelt og udokumenteret arbejde, idet de har udarbejdet en plan uden at undersøge målgruppe eller området først. Ovenstående er et lang og detaljeret hørings svar, men i min optik er kronologien vigtig, fordi jeg med dette svar vil understrege flere pointer. Først og fremmest er over 1200 børns stemmer ikke bliver hørt i denne planlægning, daginstitutionerne i området er ikke blevet inddraget, og hele udformningen af planen har været uprofessionel på grund af upræcise trafiktalinger, manglende målinger af forurening og i særdeleshed manglende beboerinddragelse. Derfor er trafikplanen i min optik, ikke god for hverken områdets beboere eller brugerne af området. Planen må og skal ikke blive til en realitet i sin nuværende form, idet beboere og brugerne af området vil blive langt dårligere stillet. Venlig hilsen Susanne Maria Lamhauge

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

17. december 2018

### SVARNUMMER

34

### INDSENDT AF

Niels Lamhauge

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende! Jeg er imod åbningen af Wesselsgade. Vi har i mange år haft bomme midt i gaden så der ikke er gennemkørende trafik og det skal ikke ændres! Vi har en bemannet legeplads midt i gaden, & rigtig mange lokale børn, samt institutioner fra nær og fjern som benytter legepladsen på daglig basis.. En åbning med trafik i begge retninger, nedlæggelsen af i forvejen sparsomme parkeringspladser, og de gener og den utryghed det skaber når miljøstationens containere skal tømmes, er en gennemført dårlig beslutning. Den totalt manglende borgerinddragelse, klæder ikke Teknik og Miljø udvalget. Det er udemokratisk!

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 35

## INDSENDT AF

Birgitte Lunhart Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Da min familie og jeg har boet ved Peblinge Dosseringen med Wesselsgade som trafikalt forbindelse ud af området siden 50'erne, og igennem fire generationer, har jeg oplevet og fulgt trafikforandringerne på indre Nørrebro det meste af 60 år; og sikke en gyser!!! Peblinge Dosseringen var et rekreativt område, hvor vi kunne lege og løbe rundt som børn ved søpromenaden - nu er det nærmest livsfarligt at gå tur og bevæge sig ind og ud af husene ved Peblinge Dosseringen ihvertfald med børnebørn og hunde. Langs søerne har vi nu en tovejs racerbane/cykelsti med alt for lidt plads; mindst to alvorlige uheld med sammenstød har jeg overværet i løbet af sommeren, hvor ambulance måtte tilkaldes ved hjørnet af Peblinge Dosseringen og Baggessensgade, fordi det hjørne er hjernedødt planlagt og dybt uforsvarligt med cyklister der kommer med fuld fart op fra en tunnel lige ud ved hjørnet, hvor andre cyklister kommer i fuld fart ind på cykelstien fra Dosseringen ved Kaffesalonen og bådebroen, og cyklister der kommer fra Vesterbro med stor risiko for sammenstød, fordi der er for lidt plads - formentlig er det dybt ulovligt!!! Se hvordan man indretter cykelstier på Frederiksbergs med fin plads og luft - Her på dette hjørne er der ydermere en vuggestue + masser af turister og trafik i sommermånederne ved Restauranten/cafeen på bådebroen. Det er utroligt som løsninger på Nørrebro igennem tiden har været så meget dårligere end i resten af København! Blågårds Plads blev ødelagt, og med hele den socialdemokratiske byfornyelse blev vores kvarter smadret - se hvor ordentligt byfornyelsen er foregået på Vesterbro! Jeg og min familie vil på det skarpeste protestere imod åbningen af Wesselsgade, hvor trafik igennem begge veje, som man har tænkt sig, vil være en katastrofe i forhold til hvor mange børn der dagligt kommer til den attraktive legeplads vi har her, og hvor børnehaver kommer til fra alle hjørner... Presset fra biltrafikken bliver større og større - vi betaler for at parkere, men kan stort set ikke køre ud af området efter kl.14, fordi man aldrig finder en parkeringsplads derefter. En åbning for trafik igennem gaden begge veje er simpelthen ikke i orden, hvilket vi var meget enige om ved mødet på trafikmøderne, der blev planlagt herude tidligere på året - men alt var jo allerede bestemt, så det er så som så med demokratiet i denne sammenhæng - man kunne få lov at bestemme om der skulle være nogle plantekasser i gaden og hastighedssænkningerne, men ikke lydhørhed overfor i det mindste ensretning!!! Vi krydser fingre for, at beslutningen om at åbne trafikken igennem Wesselsgade bliver sløffet... Med venlig hilsen Birgitte L. Jensen Counihan

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

17. december 2018

SVARNUMMER 36

## INDSENDT AF

Tommy Jensen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

AB Wesselsgade 22

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg finder at det er en god ide at lukke for gennemkørende trafik i kvarteret. Jeg vil gerne påklage ideen om at bruge Wesselsgade som hovedtrafikåre for at lede biler både fra og til Baggesensgade. Vi der bor i gaden har prøvet at forklare de personer der har lavet planen at deres ide om at bruge gaden til at føre trafik rundt i kvarteret er dødfødt. Wesselsgade er den eneste gade i området der er forsyningsgade og parkering for biler for hele tre husrækker, to i Wesselsgade og så hele Peblingedoseringen. Det medfører at gaden ofte er totalt spærret af lastbiler der leverer varer, håndværkere der aflæsser materialer samt kraner, stilladsbiler vejarbejde - PT er hele gaden spærret af et fjernvarmearbejde der har stået på i flere uger. Det er knapt muligt at komme frem til fods. Selv på "Normale" dage tvinges cyklister og på fortovene af skraldebiler mm. Dette medfører at de enten skal trække op til 100 meter da det ikke er muligt at komme ud på gaden igen pga. parkerede biler, eller at man som de fleste gør, vi kender alle travlheden med børn der skal afleveres og arbejde der skal nås, tvinges til at køre ulovligt på fortovet. Det er bare rigtigt dårligt tænkt og udført og virker som om at man bare skulle have en vej at føre bilerne rundt i kvarteret da planen ellers ikke kunne gennemføres. Noget der komplicerer det hele er at der skal opføres en rende til afledning af regnvand gennem Korsgade ved krydset af Wesselsgade og Korsgade skal der pga. koterne laves nogle overføringsløsninger der gøre hjørnet svært passabelt. Den eksakte løsning kendes endnu ikke. Men det vil være næsten umuligt for blokvogne og kraner og større lastbiler at passere. Der har allerede været tilfælde hvor forvildede køretøjer ikke kunne vende og nærmest hang fast. Jeg mener at man skal holde Wesselsgade lukket måske gerne med passerbare pullerter. Trafikken skal fra Baggesensgade ledes ud til Stengade, der er meget mere egnet til trafik. MVH Tommy Jensen AB Wesselsgade 22

## MATERIALE:

 wesselsgade.pdf

## Få nyt om høringer

> Abonnér









## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 37

### INDSENDT AF

palle ib

### POSTNR.

2200

### BY

Kbh.

### HØRINGSSVAR

Efter at have læst Trafikplan for Indre Nørrebro og alle høringssvar, virker det besynderligt at så mange ikke kan skelne mellem - hurtig (smutvej uden ærinde) og TUNG gennemgående trafik - og lokal trafik ( til og fra arbejde mm.) Det virker åbenlyst at belastningen (luftforurening og farlig trafik) vil reduceres væsentligt for alle i Blågårdskvarteret incl. Rantzausgadekvarteret med Trafikplanen. Vh. palle ( Far til 4 og med kik til det stærkt trafikerede og farlige kryds ; Blågårdsgade/Baggesensgade )

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 38

### INDSENDT AF

Jonathan Chmelensky

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Jeg er i totalt chok over at man kan få den ide at åbne Wesselsgade, ødelægge et område. Jeg er nervøs for følgerne og som man kan se i kommunens tackling af sagen er der ikke ordentlig klarhed omkring hvad følgerne overhovedet bliver. Det siges at der bliver 800% stigning i trafikken bare i Wesselsgade. Hvorfor skal en rolig, beboet gade ved søerne pludselig have trafik i to retninger? Hvem er det der bliver hjulpet af dette? På vejen ligger en attraktiv legeplads, et frirum i byen, der bruges af børn og forældre fra alle samfundslag. Med den gennemkørende trafik vil København miste et værested for familier. I stedet vil børn kunne lege i bilos og støv og støj fra en trafikeret gade.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 39

## INDSENDT AF

Astrid Grarup Elbo

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Som beboer i Wesselsgade kan jeg simpelthen ikke forstå at man vil åbne for trafik i to retninger i en lille gade som Wesselsgade, da det vil medføre store gener. Formålet er at reducere trafik og kørsel i kvarteret, men hvordan kan en forventet stigning af biler på 800% kaldes en reduktion? Planen er simpelthen ikke ordentligt gennemført. Hvordan kan man stemme for en plan, når kommunen har droppet en miljøvurdering og når hele planen er udført på et utilstrækkeligt datagrundlag. Det vil være en katastrofe for mange beboere i området, men også for området selv at åbne for gennemkørsel. Hvad godt kommer der egentlig ud af det?

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 40

## INDSENDT AF

Linda Elvira Nielsdatter Gravesen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg er dybt forundret over, at man kan få tanken at åbne Wesselsgade. Det er en stille gade, som vil gå tabt i motorstøj uanset om der kommer hastighedsbegrænsende bump i vejen eller ej. Og så har vi en stor offentlig og bemandet legeplads, der fylder en god del af gadens ene ende, og der er masser af børn i alle aldre, der færdes her af netop den grund. Det er samtidig en gade, der ikke er gearret til gennemkørende trafik, hvad enten det er ensrettet eller dobbeltrettet. Vi har bl.a. containerordning for de fleste af gadens beboere på selve gaden. Det giver ikke mening at lukke Nørrebrogade af for gennemkørende trafik, for så at åbne en anden og meget smallere gade. Nørrebrogade er skabt til at kunne tage tung trafik. Det er Wesselsgade ikke. Wesselsgade er en beboelsesgade, mens Nørrebrogade er en handelsgade. Det giver sig selv, at det er mest logisk at have trafikken på en stor gade, fremfor på en smal gade. Derudover tænker jeg, at lejlighederne bliver mindre attraktive for kommende købere, end de er i dag, hvis Wesselsgade åbnes. Det er ikke i orden på den måde at presse værdien på andres ejendom ned. Det kan godt være, lejlighederne ikke bliver mindre værd økonomisk set, men det kan godt være, at de ikke sælger ligeså hurtigt som i dag, hvis fremtidige købere oplever trafikken som generende. Derved vil jeg sige, det er et stort indgreb at gøre i os beboeres privatliv.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 41



## INDSENDT AF

Birgit Boisen Lundegaard

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Beboer

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Hermed skal jeg klart tilkendegive min KRAFTIGE MOSTAND mod Trafikplan Indre Nørrebro og åbningen af Wesselsgade for gennemkørende trafik. Jeg støtter fuldt ud op om argumenterne mod trafikplanen fremsat af Elisabeth Topsøe og Reto Michael Hummelshøj i indsigelse af 10 og 13 december 2018.

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

6. december 2018

SVARNUMMER 42

## INDSENDT AF

esper Asferg

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Formand for AB Wesselsgade 18-18AB

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Trafikplanens data grundlag er ikke underbygget På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt datagrundlag. Man får herved ikke en tilstrækkeligt grundlag til at politikkerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet for procedur fejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen. På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafik afviklingen og give store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSE målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortoven ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade syd fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser for de øvrige pladser. Forbedringsforslag Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblingedoseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen. Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen. Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikkerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politisk adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Do

sseringens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden. Procedure Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurdering en side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumentation mangler. Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelse fra Natur- og Miljøklagenævnet.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 43

### INDSENDT AF

Ricci davis

### VIRKSOMHED / ORGANISATION

Mr

### POSTNR.

2200

### BY

Kbh

### HØRINGSSVAR

jeg er bekymret for den kraftigt øget støj, forurening og usikkerhed for børn i vor egendom..

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

## SVARNUMMER

44

## INDSENDT AF

Anna Jonsson

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

At København, som skal være en ledende by indfør klimatilpasning- og reducere af CO2 Udledninger - med målet at blive en CO2 neutral by i 2025 - er igang med at gøre det nemmere at køre biler i de centrale deler af byen, er helt uacceptabelt. Dette tiltag viser at København tvært imod, skaber mere plads til biler og andre køretøj der skal igennem byen, i stedet for de mennesker der bor i den. Den nye trafikplan, hvis den bliver implementeret, kommer til at reducere livskvaliteten for beboere i de gader som er berørte af den nye trafikplan, og luftkvaliteten for de mange cyklister, løbere, og gående i kvarteret - ikke mindst de mange små børn der dagligt leger på Wesselsgades legeplads. Det gør mig utroligt skuffet, som beboer i Wesselsgade, som sætter stort pris på at leve i denne del af det indre Nørrebro, hvor mennesker har mulighed for at oppeholde sig i det offentlige rum, frie fra trafik og larm. København burde skabe flere gader som Wesselsgade, uden gennemkørende trafik - hvor der er plads til mennesker, cykler og legende børn - i stedet for at lave Wesselsgade om til endnu en bilvej. I 2019 bliver København vært for årets største ikke-statslige klimaevent - C40 Mayors Summit - hvor borgmestre, by- og klimaforskere, tekniske eksperter og klimaaktivister, kommer til byen med forventninger om at opleve miljøvenlig cykelby, der prioriterer en luft over biltrafik. Jeg ville være ked af, at skulle skuffe borgmestre fra Paris, Madrid, og London, som kæmper for at lukke ned trafik i byen, gennem at i stedet gøre det modsatte. København har for øvrigt, i September i år, skrevet under en "Fossil Fuel Free Streets" deklaration, hvor man lover at sikre "people-friendly planning policies" og "zero emission zones" i centrale deler af byen. Hvordan dette hænger sammen med at øge trafik i centrale deler af byen, er jeg ikke helt med på. Læs mere her: <https://www.c40.org/other/fossil-fuel-free-streets-declaration>

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 45

INDSENDT AF

Thomas Sandberg

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Katastrofe at åbne Wesselsgade for trafik, med lejepladsen. Der kommer at ske ulykker / dødsfald med børn som kommer ud fra lejrpladsen.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 46

## INDSENDT AF

Ane Lise Vendelboe

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Hvorfor mindske trafikken på Nørrebrogade , på grund af luftforurening, med den ene hånd for derefter at åbne de små gader; Wesselsgade for trafik i begge retninger - det er sjusket planlagt og vidner om at de mennesker der står bag de nye trafik tiltag på Nørrebro ikke er deres arbejde værdigt!

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 47

INDSENDT AF

Svend Rossen

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Jeg må på det kraftigste protestere mod åbning af Wesselsgade. Det vil føre til en voldsom forøgelse af trafikken til fare for børnene til og fra gadens legeplads, øge forureningen samt være til gene for os beboere i området. Min bagudgang fører ud til Wesselsgade.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 48

INDSENDT AF

Marie

POSTNR.

2200

BY

København N

## HØRINGSSVAR

Efter at have gennemlæst denne trafikplan flere gange, måtte jeg konstatere, at det ikke er beskrevet, hvordan disse afspærringer (som ikke må være permanente pga busser og varelevering) kommer til at virke. I min optik er grunden til problemerne på Stengade, at den afspærring, der findes, ikke virker - jeg har aldrig set den virke. Jeg synes, at det er dybt beklageligt at åbne Wesselsgade, hvis disse nye afspærringer ud til Nørrebrogade lider samme skæbne som afspærringen på Stengade. Da der ikke foreligger tegninger, forklaringer eller garantier for at disse nye afspærringer ikke ender med at blive 'deaktiverede' (ligesom den på Stengade) kan jeg ikke se, hvordan man kan vedtage denne plan. Ydermere vil man åbne Wesselsgade op for tovejstrafik. Kom forbi og se vores gade - det er helt hen i vejret! Jeg er dermed stærkt imod denne trafikplan indtil, at man enten (1)afspærrer permanent udtil Nørrebrogade eller (2)fremviser eksempler og garanterer at de nye afspærringer vil virke (dette kunne jo passende ske på Stengade, hvor den nuværende afspærring ikke virker)!

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 49

## INDSENDT AF

Anne Dorthe Hermansen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Vi er mange som er lodret imod at åbne Wesselsgade for gennemkørende trafik. Det er svært at forstå hvorfor trafikmængden skal øges i en gade hvor der ligger en kæmpestor legeplads og hvor mange børnehavebørn kommer på besøg. Det er også svært at forstå hvorfor forholdene i gaden skal forringes i forhold til tilstanden idag. Troede at trafiksanering handler om at mindske trafik – ikke øge den. Lav i stedet mange flere trafikbump og indsnævring af kørslen i de gader der idag er belastede af trafik.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 50

## INDSENDT AF

S. Mejdahl

## POSTNR.

2200

## BY

Kbh N

## HØRINGSSVAR

Jeg bakker op om projektet. Den indre trafikplan bør ses som en samlet løsning for hele kvarteret og ikke blot med fokus på en enkelt gade (Wesselsgade). Trafikplanens tiltag for at skabe mere trafiksikkerhed samt mindre gennemkørende trafik i kvarteret som helhed er et godt bud. Stengade har været hårdt belastet af ulovlig gennemkørende trafik, ligesom Baggesensgade i en årrække har fungeret som gennemkørselsgade af både almindelig og tung trafik på grund af bus-slusen på Nørrebrogade. Baggesensgade har iøvrigt samme bredde som Wesselsgade og der færdes ligeså mange bløde trafikanter/børn i denne gade. Beboerne på Baggesensgade ser frem til en lukning af denne gennemkørsel fra Nørrebrogade, der iøvrigt ofte foregår i alt for høj fart. Her skal i den forbindelse også nævnes krydset Blågaardsgade/Baggesensgade, som længe har været et meget sårbart trafikpunkt for gående og cyklister. Jeg håber samtidig, at der i planen for det samlede kvarter, vil blive tænkt ind i grønne gade-løsninger, - træer, beplantninger af grønne blomster-kummer etc. som fartdæmpende foranstaltninger. Trafiksikkerhed for de bløde trafikanter bør ikke gennemføres ved, at lave fartdæmpning ved hjælp af parkerede biler skiftevis på begge sider af vejen, som det har været foreslået i planen. Det er ikke holdbart. Særligt ikke for de nye i trafikken, børnene, der skal navigere i et parkerings-inferno i de smalle gader. Vejbumper har ligeledes været til voldsom gene for os beboere i de ældre ejendomme (husene ryster). Så JA TAK til grønne beplantninger i gaderne som fartdæmpning og JA TAK til en minimering af den øgede gennemkørselstrafik i kvarteret som helhed. S. Mejdahl.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 51

## INDSENDT AF

Inger Dræby

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Siden den delvise lukning af Nørrebrogade er den gennemkørende trafik i Baggesensgade øget stærkt. Specielt skæringen mellem Baggesensgade og gågaden (!) Blågårdsgade er farlig, men også T-krydset, hvor Wesselsgade møder Baggesensgade, og hvor der er megen cykeltrafik, er en risikozone. Lukning til Nørrebrogade ved Peblinge Dossering, som foreslået i trafikplanen, vil standse den gennemkørende biltrafik, der generelt foregår i højere hastighed end "lokalbilismen" (der mest handler om at finde en P-plads). Derfor **BAKKER JEG FULDT OM OM TRAFIKPLANEN**, selv om den medfører bekvemmelighedstab for mig som bilejer. Med 30 km fartbegrænsning i enklaven ser jeg ikke, at der bliver væsentlige problemer i Wesselsgade. Udover renovation og håndværkerkørsel vil man kun køre ind i enklaven, fordi man skal af- eller pålæsse eller parkere.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 52

### INDSENDT AF

Christian F. Puglisi

### POSTNR.

2200

### BY

KBh N

### HØRINGSSVAR

Jeg bakker op om åbningen af Wesselsgade da jeg mener at en fordeling af trafikken mellem Baggesensgade og Wesselsgade, som i den op rindeligt vedtagne plan, er rimelig og til fordel for alle.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 53

INDSENDT AF

Sigrid Dyekjær

POSTNR.

2200

BY

Kbh.N

HØRINGSSVAR

Nej til åbning af Wesselsgade, pga stærkt stigende trafik som følge af åbningen vil det blive fuldstændig ulideligt for os beboere hvis trafikken i Wesselsgade åbnes. Det vil jeg ikke være med til.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

16. december 2018

### SVARNUMMER

54

### INDSENDT AF

Sissel Skogstad

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Den nye trafikplan på Indre Nørrebro er et ugenomtænkt og sjusket stykke arbejde og der er intet belæg for at den samlede trafik reduceres. I bedste fald flytter man problemer fra et område til et andet og i værste fald vil den medføre øget trafik og forurening.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 55

## INDSENDT AF

Anette Hoppe Grønlund

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Formand, Andelsforeningen Ørnen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Opbakning til trafikplanen Hermed en opbakning til planen, som sådan set allerede har været i høring og er blevet drøftet mange gange på adskillige møder. Jeg kan læse, at der er mange stemmer, fra Wesselsgade, der rejser bekymringer vedrørende åbningen af Wesselsagde. Jeg kan sagtens forstå bekymringen om trafik i forhold til bløde trafikanter i Wesselsgade - dem har vi sørme også i Baggesensgade, hvor der også bor mange børn. Sagen er bare den, at man ikke kan sammenligne trafiktal, hvor der er ind- og udkørsel til Nørrebrogade via Peblinge Dossering med den situation, som vi får, når der med planen lukkes af for gennemkørende trafik. Det, er den helt store fordel ved planen - tak for det. Og helt afgørende at dette fastholdes. Med planen vil dette blive begrænset til lokal trafik med ærinder i området. Her vil det være en stor ulempe, hvis AL trafikken ind til Wesselsgade og Peblinge Dossering skal igennem Baggesensgade. Baggesensgade er lige så smal som Wesselsgade (der er bare ikke parkering i begge sider) og krydset ved Blågårdsgade er fyldt med bløde trafikanter i gågaden. Jeg ser og hører mange, der kører alt for stærkt gennem Baggesensgade - et held, at der ikke er sket flere alvorlige uheld i krydset Baggesensgade/Blågårdsgade. Jeg mener derfor, at en fordeling af trafikken mellem Baggesensagde og Wesselsgade, som i den oprindeligt vedtagne plan, er rimelig og at det er en fordel for alle (også dem i den nordøstlige ende af Wesselsgade), at vi beboere med åbningen af Wesselsgade kan komme rundt i kvarteret. Venlig hilsen Anette Hoppe Grønlund Formand Andelsforeningen Ørnen, Baggesensgade 6

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 56

INDSENDT AF

Bettina Schori

POSTNR.

2200

BY

Kbh N

HØRINGSSVAR

NEJ TAK til åbning af Wesselsgade for gennemkørende trafik ! Jeg støtter uforbeholden Elisabeth Topsøe og Reto Michael Hummelshøj's indsigelse af 10 og 13 december 2018

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 57

## INDSENDT AF

Jesper la Cour Andersen

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Selve grundlaget for Trafikplan for Indre Nørrebro er stadigvæk skamløst udokumenteret. Jeg stiller krav om, at den fremlagte "nye" Trafikplan, ikke accepteres, så længe den baseres på samme ukvalificerede grundlag, som den der blev kendt ulovlig af Natur- og Miljøklagenævnet. Det vil være en KÆMPE FEJL at åbne Wesselsgade på det nuværende grundlag. Det er mig også fuldkommen UFORSTÅELIGT hvordan man kan lave en flaskehalsløsning gennem Torupsgade med Plejehjem og daginstitutioner. Der er i øvrigt sket et markant skred i den påståede effekt af trafikplanen. Den "gamle" plan påstod en reduction på 25 % biltrafik, nu taler den stort set samme plan, om en nuleffekt. Det Grønne argument er VÆK! Desuden er det ressource tab, som den forsinkelse kommunens fejl ved, at prøve, at gennemføre en ulovlig plan, ikke blevet dækket ind ved en finansieret forlængelse af projektet. Planen forsøges nu gennemført i hast for færre penge. Områdets defornyelse er stadig kun finansieret til 2019, selvom processen er blevet udskudt i et år. Med denne finansielle udhulning af projektet frygtes det at løsningerne bliver af ringeste kvalitet. Derudover er jeg helt i tråd med Reto Hummeltoft og Elisabeth Topsøe's indsigelser.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 58

## INDSENDT AF

Maria Worm Reinhardt

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Trafikplanens data grundlag er ikke underbygget På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt datagrundlag. Man får herved ikke en tilstrækkeligt grundlag til at politikerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet for procedur efejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STILGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen. På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget f laskehelse i trafik afviklingen og give store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikl vurdering i notat dateret 16/10 2018(alt så efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefaling er på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortove ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade's fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser for de øvrige pladser

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 59

## INDSENDT AF

Mustafa Warde

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Gårdlauget Alderstrøst

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Som gårdmand for 14 ejendomme beliggende på henholdsvis Baggesensgade, Nørrebrogade, Peblinge Doseringen samt Blågårdsgade, har jeg læst forslaget om den nye Trafikplan med stor begejstring. Særligt forslaget om at åbne Wesselsgade og lette den trafikale belastning på Baggesensgade, synes jeg er meget positivt. Som beboer på gaden siden 1991, og som gårdmand i 12 år, har jeg bevidnet hvordan situationen er blevet forværret igennem årene. Med det nye forslag kommer der endelig et tiltag der giver mening og løser en frustration som hundredevis af beboere, foruden gæster og forretningsdrivende oplever dagligt. Jeg støtter derfor forslaget.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

## SVARNUMMER

60

## INDSENDT AF

Per Danbo

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Trafikplanens data grundlag er ikke underbygget På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt datagrundlag. Man får herved ikke en tilstrækkeligt grundlag til at politikerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet for procedur efejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggensensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen. På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en O-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNE RE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafik afviklingen og give store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafiktal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortove ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade's fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstigningspladser for de øvrige pladser

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

## SVARNUMMER

61

## INDSENDT AF

Cecilie Nesevski

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Trafikplanens data grundlag er ikke underbygget. På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt datagrundlag. Man får herved ikke en tilstrækkeligt grundlag til at politikerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet for procedur fejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen. På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNE RE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafik afviklingen og give store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortov ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade's fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstigningspladser for de øvrige pladser. Forbedringsforslag Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblingedosseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen. Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen. Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikale vurdering jf bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen. Endvidere anbefales det af hensyn til trafikikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer undtaget). Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver øget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs ingen ståplader over vandkanal eller chaussésten eller hårde bump. Vi støtter Miljøvurderingens anbefaling om at gøre hele Wesselsgade til en 15 km/h zone. Zonen burde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peplingedosseringen pga de mange institutioner der ligger

her samt at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2017. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat bør værne om.... Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politisk adgang kan evt. klares med en smart hævet/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centrale n ligesom det bliver tilfældet ved Doseringsens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt. Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurderingen side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumentation mangler. Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelse fra Natur- og Miljøklagenævnet. Vi siger NEJ TAK!

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

## SVARNUMMER

62

## INDSENDT AF

Tim Larcombe

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Folket i Wesselsgade er glade for deres gade, vel vidende, at det er sikkert for børn, cykler og ældre mennesker. Den plan, der omfatter at åbne gaden en enorm stigning i trafikken er ikke velbegrunderet og giver ikke megen mening. Det vil også ødelægge freden og harmonien i denne gade. Der må findes en bedre og veldokumenteret løsning.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 63



### INDSENDT AF

Birgitte Lund

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Vi bor lige ud til gaden i Wesselsgade, hvor afspærringen nu er. Kommunens trafikplan er efter min mening helt urealistisk. Planen er at man skal køre gennem hele kvarteret for at komme ud igen ved Åboulevarden. Kørsel i begge retninger i Wesselsgade, der i forvejen er så smal, med alle de parkerede biler, og affaldssorteringen, at 2 biler ikke kan køre forbi hinanden. Dette vil betyde at der samlet bliver kørt flere km i kvarteret end før til gene for os beboerne, forurening, klima og trafiksikkerhed især i forhold til legepladsens brugere o.a. bløde trafikanter. Desuden er det allerede nu, som det er, vanskeligt og farligt at færdes som cyklist. Hvis trafikplanen bliver gennemført, vil det være med livet som indsats, at køre på cykel i Wesselsgade. Jeg støtter derfor uforbeholdent indsigelsen af 10. og 13. december 2018

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 64

## INDSENDT AF

Hans Erik Hansen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

AB Peblinge Dossering 36

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Høringssvar til trafikplan indre Nørrebro fra AB Peblinge Dossering 36 Efter møde i Andelsboligforeningen Peblinge Dossering 36, har vi følgende kommentarer til trafikplanen: Helt overordnet er vi meget glade for tiltagene til at mindske trafikbelastningen og øge trafikikkerheden på indre Nørrebro. Herunder at planen indebærer lukning for privat trafik fra/over Nørrebrogade gennem lukning af gennemkørsel fra Stengade og ved Peblinge Dosseringen. Herudover har vi følgende kommentarer til planen: 1) Manglende sammenhæng mellem trafikplanen og den kommende plan for skybrudsikring. Bl.a. indebærer trafikplanen en åbning og dobbeltretning af trafik på Wesselsgade hvilket vil skabe væsentlig øget trafik ad Wesselsgade, samtidig med at skybrudsplanen indebærer nedtrykning af vejbanen på Korsgade på op til knap en meter hvor den slutter ved søen og dermed også nedtrykning af et stykke af vejbanen på hhv. Wesselsgade og Thorupsgade. Især trafik med store køretøjer som leverancer til restauranter og institutioner vil blive besværliggjort.. 2) Trafiksikkerhed og støjgener. Overordnet virker åbningen og dobbeltretningen af Wesselsgade for at aflaste trafikken på Baggensesgade og et stykke af Stengade som hviler på et meget løst grundlag. For det første vil det øge trafikken i Wesselsgade hvor der ligger en meget stor legeplads med tilhørende trafik af børn til og fra, samtidig øges trafikken i Thorupsgade, hvor der ligger et plejehjem med psykisk svage beboere, der ofte har en alternativ tilgang til trafik Der er også børneinstitutioner både i Ewaldsgade og i Murergården med deraf følgende trafik af cyklende og gående forældre med børn. For det andet viser kommunens trafiktællinger, at åbningen af Wesselsgade kun i mindre omfang eller slet ikke begrænser trafikken i Baggensesgade, Stengade og Blågårdsgade, samtidig med at den forøges væsentligt i Wesselsgade, Thorupsgade og Griffenfeldsgade. Særligt Wesselsgade og Thorupsgade er smalle gader med institutioner og legepladser. Vi finder ikke at de ekstra risici for svage trafikanter og de forøgede støjgener for gadernes beboere kan begrundes med de resultater, som de foreliggende målinger angiver. 3) Adgang til Peblingesøen. Beboernes anvendelse af søerne som rekreativt område er faldet meget væsentligt siden etableringen af den stærkt trafikerede permanente cykelsti på Dosseringen. Særligt ved udmundingen af Korsgade ved søen kan det være svært at komme sikkert over til vandsiden både for gående og cyklende. Samtidig anvender cyklisterne de nuværende fortove i stort omfang som cykelsti. Ved en øget biltrafik vil disse problemer blive forøget. 4) Parkeringsmuligheder for beboere. Allerede i dag er det næsten umuligt at finde ledige parkeringspladser i området. Ved gennemførelsen af skybrudsplanen vil der forsvinde et stort antal parkeringspladser i området. Ved gennemførelsen af trafikplanen bør man generelt overveje en langsigtet løsning på beboernes parkeringsudfordringer. Med venlig hilsen Hans Erik Hansen Formand

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 65

## INDSENDT AF

Aase Bundgaard

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Her mens COP 24 kører i Polen er Trafikplanen for Indre Nørrebro til fornyet høring efter den første proces blev underkendt. Det turde være en nem sag at tage stilling til, for hvordan kan man gå ind for en plan, der både øger antallet af biler i kvarteret og som øger mængden af kørte kilometer for at nå frem til sit mål? Hvordan kan man gå ind for en plan, der ser ud til at gøre ondt værre? Det er ikke dokumenteret, at trafikken aflastes andre steder ved at tvinge den til at køre ind fra Åboulevarden - tværtimod. Støjniveauet ser ud til at øges ligesom forureningen, og antallet af P-pladser reduceres - hvilket blot øger trafikken yderligere, fordi bilisten skal lede efter plads, og det kan jo erfaringsmæssigt tage op til en halv times ekstra kørsel! Og at forestille sig, at biler ikke vil køre i tomgang mens de venter på at komme igennem Wesselsgade, er vist også en illusion! Jeg spørger hele tiden mig selv, hvem eller hvad der skulle forestilles at vinde ved gennemførelse af dette forslag - men kan kun finde tabere. Jeg må derfor gøres indsigelse mod planens gennemførelse.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

## SVARNUMMER

66

## INDSENDT AF

Jørgen Kragh Jensen/Oranje

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Beboer

## POSTNR.

2200

## BY

Kbh.N

## HØRINGSSVAR

Det falder så endnu engang i mit lod at danse de "forbudte trin" ved den "Nørrebroske politiske korrekthed's" maskebal. 1.0- der er intet i datamateriale,prognoser og andre forarbejder,som giver grund til at tro på at denne trafikplan tilbyder et mindre antal kilometer bilkørsel rundt i/gennem kvarteret.-og dermed mindre støj/møj/ og større personsikkerhed og tryghed.-se tallene! 2.0- Der er i bedste fald kun tale om en omfordeling-og derfor er spørgsmålet om den foreslåede "omfordeling" er hensigtsmæssig for børn-bløde trafikanter-miljø/støj/møg.....og beboere og erhvervsdrivende med kørselsbehov !-eller om den skal GENTÆNKES? 3.0- JEG VIL ARGUMENTERE FOR AT BÅDE STENGADE ÅBNES-OG WESSELSGADE ÅBNES. 3.1-: STENGADE-: Det ser ud somom at det er lykkedes gode kræfter at få "retningsud"(delvist) i det tidligere så betændte område ved Folkets park og Griffenfeldsgade.Mange forskellige tiltag har medvirket men noget af det mest virksomhedsfulde er GADELIV bl.a. Skabt af Cafeerne og TRAFIK. STENGADE er den passage-korridor som bedst af alle gader "tåler" trafik,fordi-: Parkområde langs store dele af strækningen.Langt til mange af beboelserne (fsb)- og et "tilpasset byggeri" hvor opholds-og soverum vender bort fra gaden og ud mod "gårdmiljøerne"....ligesom hele FSB-siden (50%) af Baggensgade !- derfor kan den åbnes så kørselsbelastningen af gaderne "udjævnes/deles med en (ligeledes)åben Wesselsgade,som dog har et mere (gammeldags) "sårbart"byggeri. TRAFIK ER GODT MOD GETTOSLUM!-og vil medvirke til en fortsat positiv udvikling af TRYGHEDEN omkring Folkets Park og Griffenfeldsgade. 3.2-: WESSELSGADE-: Lad mig lige slå to ting fast-: a)-Der render altså (desværre) ikke flokke af børn rundt i gaderne i planområdet...ikke i Wesselsgade... og jeg har ikke en eneste gang i mine 8 år som beboer og parkeringsøgende bilist i kvarteret set børn i "Legeområdet" i bunden af Korsgade v. Søen.....og b) -der KAN ikke køres ræs, Hvis Wesselsgade bliver dobbeltrettet og åben....De trange pladsforhold gør det pløk-umuligt. 3.2.1-: CYKLISTER i WESSELSGADE-: Dette er derimod det helt væsentlige faremoment fordi-: Den altafgørende trafikbelastning er,når vi bilister "lusker"rundt og leder efter en parkeringsplads.Da "vendepladserne" sædvanligvis er blokeret til andre formål-eller ulovlig "desperatparkering-, betyder det at vi skal "bakke ud" igen- og denne manøvre -sammen med svag beboervenlig belysning ,manglende cykellygter...og en iøvrigt meget uforudsigelig ,frygtløs og "fleksibel" cyklistadfærd- afstedkommer ofte farlige situationer. 3.2.2-: SØGEKØRSEL-: ca.25% af planområdets P-pladssøgende beboere,bor i den kvadrant som ligger på søsiden af Blågårdsgade og Øst for spærringen i Wesselsgade. Det betyder at vi -som genboerne i den anden kvadrant-mest lusker rundt i vores egen "kvadrant"-hos os bl.a. Wesselsgade og Så tilbage ad Baggensgade og da STENGADE er lukket,skal vi hele vejen rundt om søen og tilbage og ind fra Åboulevarden,hvor vi kan luske en tur rundt i Det Grønne Parkeringshus,Korsgade og Murengadekareen,-inden vi-igen-ender i En "dead end" i Wesselsgade...som der så sandsynligvis skal "bakkes" ud af,inden turen (i værste fald ,men ofte) går videre ud i "byen". KONKLUSION. I. En åbning af BÅDE Wesselsgade OG STENGADE vil A. -fordele trafik-trykket i planområdet bedre B. -tilføre "trafikliv/gadeliv" til det udsatte område ved Folkets Park C. -væsentligt nedsætte den unødvendige og røg/støj/møg-belastning fra "søgekørslen" rundt efter P-mulighed.-Det vil være en trafikreduktion der virkelig "vil noget"! D. -nedsætte faren for cyklisterne i Wesselsgade- KONKLUSION II.-Sparede penge. Det sparede beløb må gerne henlægges i en fond til brug for et Kommende P-HUS i Baggensgade/STENGADE. 4. TILLYKKE -M.CYKELRUTEN LANGS SØEN.-DET VIRKER! -virkelig godt tænkt at en sølle belægningsændring/forskel kan adfærdsregulere så meget-TAK. 5.- EFTERSKRIFT -"kast ikke gode penge efter dårlige" Jeg frygter at denne trafikplan efterhånden har så meget "selv opfyldende energi" - At Rådhuset ikke "orker" at tænke mere? Nu skal den jo nok "bare væk fra bordet-færdig slut"?....så kan Nørrebro få lov til selv at rode med det "makværk" som vores interne "palaver" og modstridende interesser selv har rodet os ud i.- se blot på Lokaludvalgets fuldstændigt ukvalificerede og ubegrundede høringssvar! God jul Fra Jørgen/Oranje.

## Få nyt om høringer

> Abonner

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 67

## INDSENDT AF

Kristine Hammer

## POSTNR.

2200

## BY

N

## HØRINGSSVAR

Det er mange siden de første i kvarteret begyndte at arbejde for større trafiksikkerhed her i bydelen og vores ellers små børn er blevet store i mellemtiden. Det vi kan se i trafikplanen vil jeg have ønsket allerede dengang; men som man siger: Bedre sent end aldrig! En del af tiltagene kan ikke ses i trafikplanen og de dertilhørende bilag, men har været fremlagt og foreslået, diskuteret og tilrettet i møder med borgere, som vi selv også har deltaget i, og senere i styregruppen, som har bevilget yderligere midler til bedre byrum, der hviler på grundlag af trafikplanen. Det gælder fx indretningen af Rantzausgade, det nye bilfri område ved søerne, bedre byrum i Vævergade, ny og mere sikker indgang til legepladsen i Wesselsgade samt andre steder i området. Selv skiltning og bump har vi været inde over. Det har været skønt, at vi som borgere har været inviteret med ind i "maskinrummet" og har haft stor medindflydelse på noget, der har så stor betydning for vores dagligdag. Samtidig har møderne med de andre borgere, aktører og handlende i kvarteret også åbnet mine øjne for, at der er andre behov og meninger end blot dem i vores egen familie. Det er mig en glæde, at der i trafikplanen - og det efterfølgende arbejde involverende borgere i bydelen - er taget stort hensyn til handicappede. Dette gælder i alle aspekter, men ser ikke ud til at være tilfældet i spørgsmålet om erstatnings p-pladser fra Rantzausgade til Hans Egedes Gade Syd. Jeg ønsker ikke at dele mine helbredsoplysninger offentligt i dette høringssvar, men vil dog gerne gå i dialog omkring flytning af HC plads og skur fra den nuværende placering ved Åboulevard/nr. 25 til efter den foreslåede skråparkering samme sted. Denne nye placering vil udfordre min gangdistance kraftigt. Det vil medvirke en fordobling af distancen til HC bilen fra min hoveddør, men værre endnu er at afstanden til min kørestol i skuret vil øges fra få meter til det uoverstigelige. Hjælpemidlerne er bevilget af KK, så jeg kan have et - næsten - lige så aktivt liv som mine jævnaldrende. Det er jeg dybt taknemmelig for. Det forslåede fylder mig derfor med skræk. Jeg kan desuden oplyse, at HC bilen er en ombygget bus med lift, hvilket fordrer en større p-plads end standard. Jeg ønsker naturligvis ikke at stå i vejen for parkeringspladser i gaden, så jeg håber, at vi i fællesskab kan finde en kreativ løsning, der tilgodeser både mit behov som handicappet og behovet for parkeringspladser. Områdefornyelsens sekretariat er i besiddelse af yderligere kontaktoplysninger om mig. Herhjemme tror vi at trafikplanen skaber en nedgang i antallet af biler, der kører i kvarteret, men når vi står og ser antallet af biler der nærmest kører i kø gennem Stengade og Baggesensgade tror vi nedgangen bliver større end de nævnte 25% i trafikplanen. Alene det at se en næsten tom Baggesensgade og Wesselsgade, mens Dosseringen var lukket for snart et år siden, pga. fjernvarmearbejde, styrker denne tro. Det tog mig lang tid at forstå trafik tallene i planen og miljøvurderingen, men nu kan jeg se hvor stor en betydning planen vil få. Man kan ikke sammenligne tallene i første kolonne (tællinger foretaget med den nuværende situation) med de efterfølgende kolonner, hvor der er tale om antallet af biler på udvalgte steder i kvarteret, som det kan komme til at se ud, - i værste fald (at rådgivere og forvaltning går med livrem og seler, og ikke vil love for meget, får det til at se slemt ud). Til gengæld kan der sammenlignes mellem de kolonner med de fremtidige tal, og her er der godt nyt. Hvis trafikplanen gennemføres, som foreslået, vil der i døgnet være 500 færre personbiler i Stengade, 800 færre personbiler i den vestlige ende af Baggesensgade, 100 færre personbiler i den østlige ende, 550 færre personbiler i den vestlige ende af Korsgade, 50 færre personbiler i Smedegade og 250 færre personbiler i Blågårdsgade i forhold til den alternative løsning, der bibeholder lukningen af Wesselsgade. Særligt tallene for trafikken i midten af kvarteret (Stengade og Korsgade vest) glæder mig meget, da over halvdelen af kvarterets skolebørn færdes her og det længe har været et ønske at sikre koleveje i kvarteret. Et ønske som nu kan realiseres. Jeg har fuld forståelse for at beboerne i gaden er nervøse for forandringen, men lige nu er jeg selv nervøs, når jeg kører gennem gaden, idet biler og lastbiler enten vender midt i gaden eller bakker ud. Jeg glæder mig til, at de kun kører fremad så de har bedre chancer for at se mig, når jeg kommer kørende i min minicrosser. Dette gælder især gadens mange skraldebiler og håndværkere. I håbet om at de mange års arbejde, der har involveret hundredevis af borgere - herunder mig selv og min familie - bliver (gen-)besluttet, Venlig hilsen Kristine Hammer og familie. Hans Egedes Gade 25, stuen.

## MATERIALE:

 kk\_hoering.pdf

Det er mange siden de første i kvarteret begyndte at arbejde for større trafiksikkerhed her i bydelen og vores ellers små børn er blevet store i mellemtiden. Det vi kan se i trafikplanen vil jeg have ønsket allerede dengang; men som man siger: Bedre sent end aldrig!

En del af tiltagene kan ikke ses i trafikplanen og de dertilhørende bilag, men har været fremlagt og foreslået, diskuteret og tilrettet i møder med borgere, som vi selv også har deltaget i, og senere i styregruppen, som har bevilget yderligere midler til bedre byrum, der hviler på grundlag af trafikplanen. Det gælder fx indretningen af Rantzausgade, det nye bilfri område ved søerne, bedre byrum i Vævergade, ny og mere sikker indgang til legepladsen i Wesselsgade samt andre steder i området. Selv skiltning og bump har vi været inde over. Det har været skønt, at vi som borgere har været inviteret med ind i "maskinrummet" og har haft stor medindflydelse på noget, der har så stor betydning for vores dagligdag. Samtidig har møderne med de andre borgere, aktører og handlende i kvarteret også åbnet mine øjne for, at der er andre behov og meninger end blot dem i vores egen familie.

Det er mig en glæde, at der i trafikplanen - og det efterfølgende arbejde involverende borgere i bydelen - er taget stort hensyn til handicappede. Dette gælder i alle aspekter, men ser ikke ud til at være tilfældet i spørgsmålet om erstatnings p-pladser fra Rantzausgade til Hans Egedes Gade Syd.

Jeg ønsker ikke at dele mine helbredsoplysninger offentligt i dette høringssvar, men vil dog gerne gå i dialog omkring flytning af HC plads og skur fra den nuværende placering ved Åboulevard/nr. 25 til efter den foreslåede skråparkering samme sted. Denne nye placering vil udfordre min gangdistance kraftigt. Det vil medvirke en fordobling af distancen til HC bilen fra min hoveddør, men værre endnu er at afstanden til min kørestol i skuret vil øges fra få meter til det uoverstigelige. Hjælpemidlerne er bevilget af KK, så jeg kan have et - næsten - lige så aktivt liv som mine jævnaldrende. Det er jeg dybt taknemmelig for. Det forslåede fylder mig derfor med skræk. Jeg kan desuden oplyse, at HC bilen er en ombygget bus med lift, hvilket fordrer en større p-plads end standard

Jeg ønsker naturligvis ikke at stå i vejen for parkeringspladser i gaden, så jeg håber, at vi i fællesskab kan finde en kreativ løsning, der tilgodeser både mit behov som handicappet og behovet for parkeringspladser. Områdefornyelsens sekretariat er i besiddelse af yderligere kontaktoplysninger om mig.

Herhjemme tror vi at trafikplanen skaber en nedgang i antallet af biler, der kører i kvarteret, men når vi står og ser antallet af biler der nærmest kører i kø gennem Stengade og Baggesensgade tror vi nedgangen bliver større end de nævnte 25% i trafikplanen. Alene det at se en næsten tom Baggesensgade og Wesselsgade, mens Dosseringen var lukket for snart et år siden, pga. fjernvarmearbejde, styrker denne tro.

Det tog mig lang tid at forstå trafik tallene i planen og miljøvurderingen, men nu kan jeg se hvor stor en betydning planen vil få. Man kan ikke sammenligne tallene i første kolonne (tællinger foretaget med den nuværende situation) med de efterfølgende kolonner, hvor der er tale om antallet af biler på udvalgte steder i kvarteret, som det kan komme til at se ud, - i værste fald (at rådgivere og forvaltning går med livrem og seler, og ikke vil love for meget, får det til at se slemt ud). Til gengæld kan der sammenlignes mellem de kolonner med de fremtidige tal, og her er der godt nyt. Hvis trafikplanen gennemføres, som foreslået, vil der i døgnet være 500 færre personbiler i Stengade, 800 færre personbiler i den vestlige ende af Baggesensgade, 100 færre personbil i den østlige ende, 550 færre personbiler i den vestlige ende af Korsgade, 50 færre personbiler i Smedegade og 250 færre personbiler i Blågårdsgade i forhold til den

alternative løsning, der bibeholder lukningen af Wesselsgade. Særligt tallene for trafikken i midten af kvarteret (Stengade og Korsgade vest) glæder mig meget, da over halvdelen af kvarterets skolebørn færdes her og det længe har været et ønske at sikre skoleveje i kvarteret. Et ønske som nu kan realiseres.

Jeg har fuld forståelse for at beboerne i gaden er nervøse for forandringen, men lige nu er jeg selv nervøs, når jeg kører gennem gaden, idet biler og lastbiler enten vender midt i gaden eller bakker ud. Jeg glæder mig til, at de kun kører fremad så de har bedre chancer for at se mig, når jeg kommer kørende i min minicrosser. Dette gælder især gadens mange skraldebiler og håndværkere.

I håbet om at de mange års arbejde, der har involveret hundredevis af borgere – herunder mig selv og min familie – bliver (gen-)besluttet,

Venlig hilsen

Kristine Hammer og familie.

Hans Egedes Gade 25, stuen.

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 68

## INDSENDT AF

John Kay Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Der var ofte trafikkaos og kørsel i høj fart, når der var "hul igennem", dengang der var tilladt kørsel i begge retninger. Wesselsgade blev lukket for gennemkørsel på midten af 1980'erne efter, at et barn blev kørt ned af en taxi.

### MATERIALE:



der\_var\_ofte\_trafikkaos\_og\_koersel\_i\_hoej\_fart\_naar\_der\_var\_hul\_igennem\_og\_der\_var\_tilladt\_koersel\_i\_begge\_retninger.jpg

## Få nyt om høringer

> Abonnér





# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 69

## INDSENDT AF

Eva Knudsen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Andelsboligforeningen Wesselsgade 15 A & B

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Indsigelse vedrørende åbning af Wesselsgade for gennemkørende trafik. Jeg støtter uforbeholden Elisabeth Topsøe og Reto Michael Hummelshøj indsigelse af 10. og 13. december 2018.

# Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 70

## INDSENDT AF

Tobias

## POSTNR.

2200

## BY

Kbh N.

## HØRINGSSVAR

Jeg er meget bekymret for åbningen af Wesselsgade. Gaden er fuld af bløde trafikanter, og ikke mindst har vi vores legeplads og tilstøden de fodboldbane, som altid er flittigt brugt af småbørnsfamilier og unge mennesker. Ved en åbning af Wesselsgade vil trygheden mindskes g evaldigt, hvilket vil være en stor skam. Jeg håber inderligt, at åbningen vil blive taget til genovervejelse.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

16. december 2018

SVARNUMMER 71

## INDSENDT AF

John Kay Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Indsigelse vedrørende åbning af Wesselsgade for gennemkørende trafik. Jeg støtter uforbeholden Elisabeth Topsøe og Reto Michael Hummelshøjs indsigelser af 10. og 13. december 2018. Desuden finder jeg det uansvarligt, at der er bilkørsel i begge retninger samtidig med, at der er parkering i begge sider af gaden. Der er ikke tilstrækkelig plads og det bliver meget farligt for cyklister og gående at benytte gaden. Kantstenen og niveauforskel mellem fortov og kørselsgade ud for Wesselsgade 15 skal bibeholdes, fordi det bliver meget farligt at træde ned fra ejendommens trappe direkte ud på gaden, som forvaltningen har planlagt. Mvh John Kay

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

15. december 2018

SVARNUMMER

72

## INDSENDT AF

Christina Breinholt

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

1991

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Min mand, søn og jeg bor på Wesselsgade og vil være meget kede af at gaden blev åbnet for gennemkørsel. Vi føler det mere trygt med vores søn, når trafikken er det mindre og vi vil være meget ærgerlige over den øget trafikstøj. Derudover vil der være øget bilos samt trafik op af legepladsen, som bliver brugt af nabolagets børn og institutioner.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

15. december 2018

SVARNUMMER 73



INDSENDT AF

Anders Juel Hansen

POSTNR.

2200

BY

København N

## HØRINGSSVAR

Trafikplanen bliver en kæmpe fordel, når den gennemkørende biltrafik i kvarteret stoppes ved at lukke for ind- og udkørsel fra Nørrebro gade. Baggesensgade er dårligst stillet i trafikplanen, den skal som smal gade alene bære den tunge trafik. Det er ikke rimeligt at belaste Baggesensgade for at holde Wesselsgade lukket - fakta er, at Wesselsgade har nøjagtig samme bredde som Baggesensgade. I en samlet vurdering, dvs. for alle beboere i Blågårdskvarteret, må trafikplanen betragtes som den mindst ringe løsning. Læs hele høringssvaret i vedhæftet fil.

### MATERIALE:

 hoeringssvartrafikplanandersjuelhansen.pdf

## Få nyt om høringer

> Abonner

### **Høringsvar til Trafikplan for Indre Nørrebro fra Anders Juel Hansen**

Trafikplanen bliver en kæmpe fordel, når den gennemkørende biltrafik i kvarteret stoppes helt ved at der lukkes for ind- og udkørsel fra Nørrebrogade (linje 3, politi og ambulancer undtaget). Det vil tre af kvarterets mest belastede gader, Stengade ved Nørrebrogade, Baggesensgade og Peblinge Dossering, der har været smutveje for gennemkørsel, nyde godt af. Den stigende trafik i hele kvarteret bliver logisk set (uanset de mange oplyste tal) mindre uden biler, der ikke har ærinde i kvarteret.

Korte dele af Blågårdsgade, Griffenfeldsgade/Korsgade samt Stengade og Baggesensgade er dog stadig bydelens mest udsatte. Al trafik skal ind i kvarteret fra Åboulevarden/Rantzausgade. Stengade bliver derfor åbnet hen til Baggesensgade. Med kun få boliger direkte ved vejen på denne strækning og både cykelsti og fortov, er den bedst stillet til trafikken.

### **Baggesensgade er dårligst stillet**

Baggesensgade med mange beboere og kvarterets længste med biltrafik, er derimod stadig et trafikmæssigt ømt punkt. Ikke mindst i det ubehagelige og farlige kryds ved Blågårdsgade, hvor biltrafikken skal krydse de mange cyklende og gående i Blågårdsgade. Jeg er ikke den eneste, der synes, at Baggesensgade burde spærres her, men det har politiet modsat sig, da de vil kunne køre ind her til Blågårdsgade/plads området. Belægningen i dette kryds ændres dog, så det skal nedsætte farten for kørende i Baggesensgade.

Baggesensgade skal som eneste smalle gade alene bære den tunge trafik, lastbiler med varer til butikker og cafeer, der kører ind ad gaden for at læsse af i Slotsgade (Netto), på hjørnet ved Blågårdsgade (cafeer og butikker i Blågårdsgade) og på Peblinge Dossering (cafeer og City Irma). Til gengæld har lastbilerne, som de eneste og kun om formiddagen, via sænkede pullerter, lov til at køre fra Slotsgade og Dosseringen, der ellers er spærret for ind- og udkørsel, ud på Nørrebrogade.

### **Ikke rimeligt at belaste Baggesensgade for at holde Wesselsgade lukket**

Mange kan ikke forstå, hvorfor Wesselsgade skal åbnes for gennemkørende trafik - den er så smal, synes man. Fakta er, at gaden har nøjagtig samme bredde som fx Baggesensgade, men her er ikke parkering i begge sider. Parkering i begge sider i Wesselsgade og vigepladser, når man møder modgående, er med til at nedsætte både hastighed og trafikmængde og gøre den vanskeligt fremkommelig for lastbiler. Det er på ingen måde rimeligt at belaste Baggesensgade med yderligere trafik.

Hvis Wesselsgade forbliver lukket, betyder det mere kørsel, fx når beboere i den nordøstlige del af Wesselsgade (mod Baggesensgade) skal køre igennem Stengade og Baggesensgade for at komme ind i egen gade. I stedet for at køre lige ind ad Blågårdsgade og Korsgade, under en tredjedel af den anden distance. Det er logisk, at trafikken til Wesselsgade og fx Peblinge Dossering også skal kunne komme via Wesselsgade.

### **Byrumsløsning i Wesselsgade dæmper hastighed og trafikmængde**

I Wesselsgade investeres til gengæld i en byrumsløsning med udvidet fortovsområde med bænke og træer ud for legepladsen og et smalt, hævet vejområde til bilpassage (max. 15 km.) samme sted. En visuel og praktisk løsning som repræsentanter for gadens beboere ønskede skulle medvirke til at nedsætte fart og trafikmængde, mens Baggesensgade ikke er tilgodeset i nær samme udstrækning - her er plads til fremtidige forbedringer.

I en samlet vurdering, dvs. for alle beboere i Blågårdskvarteret, må trafikplanen betragtes som den mindst ringe løsning med de krav til gennemkørsel, som politiet har stillet. En god plan med mindre biltrafik, lavere hastighed i hele området og byrumsløsninger, der inddrager gadeareal i Wesselsgade og på Peblinge Dossering til ophold og gående.

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

15. december 2018

SVARNUMMER 74

INDSENDT AF

Morten Jensen

POSTNR.

2200

BY

Kbh N

## HØRINGSSVAR

Angående åbning af Wesselsgade for kørsel i begge retninger: Jeg har svært ved at se hvordan der er plads til kørsel i begge retninger på Wesselsgade, uden at fjerne alle parkeringspladserne eller halvere fortovets bredde (og dertil den nye affaldssortering). Er det intentionen at der skal være plads til kørsel i begge retninger, i dens nuværende form? (hvor der næsten ikke er plads til en cyklist og en billist kan passere hinanden?) jf. De målte trafiktal fra wesselsgade bilag H - Er ikke repræsentative i forhold til et fremtidigt scenarie hvor det vil være almindeligt kendt at Wesselsgade er åben for kørsel. Det vil være på sin plads at trafiktal vurderingerne laves om, og der bliver udfærdiget en mere detaljeret rapport om hvad der skal ske med wesselsgades, vejbrede, parkeringsforhold, fortov og affaldssortering.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

15. december 2018

SVARNUMMER 75

INDSENDT AF

claes nelson

POSTNR.

2200

BY

københavn

HØRINGSSVAR

En stillegade, som i mange år har serviceret mange borger ift. legepladsen på wesselsgade og en åben grøn gård, hvor vi beboere har mange gæster. Alt i alt en gade, som tjener mange gode formål for borgere og beboere. Nu kan vi frygte, at bilerne racer ned ad gaden med fare for vores små børn og unge. Tænk Jer godt om, kære rådhus.

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

14. december 2018

SVARNUMMER 76

INDSENDT AF

Martin Jensen

POSTNR.

2200

BY

København N

## HØRINGSSVAR

Hermed en ubetinget tilslutning til den nye trafikplan. Jeg er ikke i tvivl om, at en gennemførelse af denne plan vil være en gevinst for hele området - også Wesselsgade. Modstanden synes, at være størst fra beboerne i Wesselsgade. Forståeligt, da de i mange år ikke har været udsat for den voksende mængde trafik som området har oplevet. Men udgangspunktet må være, at hele området skal aflastes, hvilket jeg som nævnt vitterligt tror vil ske. Derudover er der i debatten en lang række fakta, der er forkert. F.eks. er Wesselsgade ikke smallere end Baggesensgade - det er blot spørgsmål om, at der ikke er parkering i begge sider af vejen.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

14. december 2018

SVARNUMMER 77

## INDSENDT AF

Hanne Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Skrot venligst den dårlige plan. Ikke engang Olsenbandens planer har været så elendige. Bare et par af problemerne ud over at der ligger en bemandet og meget brugt legeplads i Wesselsgade som også rummer en SMART affaldssorteringsstation: 1. miljøscreeningen er baseret på trafikdata udleveret fra kommunen som ikke er underbyggede med målinger og det notat med trafiktal som ligger som bilag blev udarbejdet efter at trafikplanen var udført og dermed tilpasset så den passede til formålet. 2. trafik afviklingsmæssigt hvor 450 biler og tilsvarende cykler skal gennem Wesselsgade om morgenen på ca en time kan ikke afvikles trafikmæssigt sikkert. ved at man skal køre gennem hele kvarteret for at komme ud igen ved Aaboulevarden betyder at der samlet bliver kørt flere km i kvarteret end før til gene for beboerne, forurening, klima og trafiksikkerhed (og det er vel mod KK's ønske om at begrænse trafik i beboelseskvarterer og mod at begrænse partikelforureningen 4. der er ikke i planen taget højde for gennemkørsel fra Åboulevarden til Nørrebrogade ved peblingedoseringen, som vil være åben hverdage 4 timer om formiddagen aht. til varelastbiler til butikker på nørrebrogade bl.a. Irma 5. at det er spild af penge, da problemet med gennemkørende biler i Stengade har løst sig selv efter at elmegade er lukket og at gennemkørsel i Baggesensgade kan løses ved at lave en hæve sænke pullert ved udkørsel fra Peblingedoseringen til Nørrebrogade 6. der er ikke længere argumenter der holder for at det er en "god fix ide" at åbne for kørsel gennem Wesselsgade og tilmed i begge retninger, til trods for at der er parkering i begge sider, mangler cykel sti og er kort til kusene – modsat Stengade, der er bygget til det.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

14. december 2018

SVARNUMMER 78

## INDSENDT AF

Zitta Østergaard

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Trafikplanen er under al kritik, og fejlagtig at påstå at den er udarbejdet i samarbejde med borgerne på Nørrebro. Rammerne for planen var allerede besluttet inden vi blev inddraget. Planen skulle være grøn, og mindske trafikken i området, men miljøvurderingen siger noget andet. Stengade går fra 3400 til 3700 køretøjer pr.dag / stigning på 8% Griffenfeltsgade går fra 3000 til 4000 køretøjer pr. dag / stigning på 40% Korsgade øst går fra 750 til 950 køretøjer pr. dag / stigning på 26,5% Wesselsgade går fra 100 til 900 køretøjer pr. dag / stigning på 800% Thorupsgade går fra 150 til 800 køretøjer pr. dag / stigning på 800% Baggesensgade øst går fra 1550 til 1500 køretøjer pr. dag, er den eneste gade der reelt for mindre trafik, altså et fald på 3% Planen har ingen hold i virkeligheden, og bør derfor ikke effektueres.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

14. december 2018

SVARNUMMER 79



## INDSENDT AF

Allan Pihl Christensen på vegne af Ejerforeningen Korsgade 8

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Vi vil gerne gøre opmærksom på at vi er mod den foreliggende trafikplan for Indre Nørrebro. Der er flere grunde. Bl.a. at det ikke er dokumenteret at der bliver mindre trafik i området - tværtimod. Og det betyder mere forurening, støj og almindeligt trafikkaos - uden at de gader der skulle aflastes bliver det. Desuden er der den manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Korsgade bliver en del af det projekt, som betyder at der bliver væsentlige ændringer flere steder - også på Thorupsgade og Wesselsgade. Samtidig sløjfes parkeringspladser, også handicappladser, som så skal placeres andetsteds. De tiltag der er nødvendige i forbindelse med Skybrudsprojektet og trafikplanen, der bl.a. åbner den smalle Wesselsgade i begge retninger, vil samlet set give farligere forhold i trafikken. Dertil støj og forurening.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

14. december 2018

SVARNUMMER 80

## INDSENDT AF

Bodil Elbrønd

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Formålet med trafikplanen var reduceret trafik og kørsel i kvarteret. Effektivisering af planen, vil resultere i en daglig stigning i antallet af køretøjer. Hertil kommer at distancen, der køres per køretøj øges for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal, får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20%, en klar stigning i miljøbelastningen. Kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage planen, er altså ukorrekt og trafikplanen vil medføre forringelser målt i trafiktal, forurening og støj. For Wesselsgades vedkommende var ideen, at modkørende biler skulle holde tilbage for hinanden i forbindelse med passage. Gadens vidde tillader kun passage af ét køretøj ad gangen. Det er overflødigt at beskrive, hvad denne ordning vil betyde for luft- og støjforurening. En stor gene for beboerne, men så sandelig også med konsekvenser for de mange børn, som benytter legepladsen ud til Wesselsgade. Med venlig hilsen Bodil Elbrønd

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

14. december 2018

SVARNUMMER 81

### INDSENDT AF

Anne Bro

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne gøre indsigelse MOD trafikplanen for Indre Nørrebro. Der ser ikke ud til at trafikken vil reduceres, og med den katastrofale åbning af smalle Wesselsgade med trafik i begge retninger vil der blive kaos. Og det i en gade hvor en af kvarterets mest benyttede legepladser ligger. Stigningen i trafikken bliver betydelig, uden at andre gaders belastning bliver mindre. Trafikplanen giver mere støj, forurening og kaotisk trafik – og det i alle de berørte gader. Det tyder flere af de fremlagte tal på, bl.a. miljøvurderingen fra COWI. Så jeg mener plan en bør omlægges.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

14. december 2018

SVARNUMMER 82

## INDSENDT AF

Emil Eiberg-Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Nu skal vi ikke glemme at det også er politiet og Københavns Beredskab, der ud over størstedel af Indre Nørrebros beboere, vil have Wesselsgade åbnet som en lille del af området trafikplan! Wesselsgade er en kort gade på knapt 320 meter, mens både Korsgade, Baggesensgade og Stengade, som ALLE bliver aflastet for gennemkørende trafik, hver især er mere end 500 meter lange. - Og altså repræsenterer mange flere opgange, mange flere børn og mange flere kommunalvalgs vælgere end Wesselsgade. Wesselsgade er ikke smallere end sine naboer Korsgade og Baggesensgade, - både vejbaner og fortove har samme bredde i de 3 gader. I planen har Wesselsgade midt på, ved I egepladsen, fået etableret en vejindsnævring, trafikbump og 15 km hastighedsbegrænsning, - ikke mindst for at få bilister til at fravælge unødvendig gennemkørsel. Så der vil næppe blive ret megen mere trafik i Wesselsgade end der er i dag. Den gennemkørende lette og tunge trafik fra Nørrebrogade forsvinder i fremtiden fra kvarteret. Det vil kun være de 200 til 300 biler som holder i kvarterets gader, som vil køre frem og tilbage, - heraf en stor del kun nogle gange om ugen. Wesselsgade kommer altså ikke til at bære større trafikbyrder end sine naboer. Tværtimod vil Wesselsgade også i fremtiden være mindre befærderet end Korsgade, Baggesensgade og Stengade. Politikerne på Københavns rådhus bør gennemføre Indre Nørrebros trafikplan som anbefalet af de fleste af Indre Nørrebros beboere, - med de anbefalinger som politiet og Københavns Beredskab har givet om en åben Wesselsgade med bump, hastighedsbegrænsning og vejindsnævring...

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

13. december 2018

SVARNUMMER 83

## INDSENDT AF

Neel K

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borger

## POSTNR.

2200

## BY

Kbh N

## HØRINGSSVAR

Indsigelse mod trafikplan. Det giver ingen mening at områdets smalleste gade(r) skal åbnes op for trafik begge veje og med øget trafik.. Wesselsgade er meget smal og det er svært for større køretøjer at komme frem. Specielt ved T- krydset hvor Wesselsgade møder Korsgade, hvor der skal ske indsnævring og sænkning af vejbanen som følge af skybrudsvej projektet. Tilmed skal der rampes op for at komme til P-kælder under Murergården og placeres en vankanale og dobbelt rettet cykelsti. Trafikplanen er tydeligvis ikke koordineret dermed selv om den oprindelige plan blev lavet sammen med planen for skybrudsvejen... Mht trafikikkerheden bliver det meget svært for større køretøjer at dreje både til venstre i Wesselsgade og til højre i Korsgade med fare for bløde trafikanter og svage personer fra plejecentret i Thorupsgade. Hvor mange P-pladser bliver I nødt til at nedlægge for at sikre fremkommelighed med skybrudsvejen. Trafikplanen regner med parkering i Korsgade mod Thorupsgade mens skybrudsprojektet regner med at der ikke er parkering her – der er således IKKE redegjort for erstatnings P-pladser i det samlede projekt... Korsgade rutens ene vej vil også blive helt blokeret når der leveres øl til Diligence eller madvarer til Thaipan, eller afhentes skrald. Der er også en offentlig lejeplads i Wesselsgade der er meget velbesøgte og udgang fra den sikre skolesti gennem gården og udgang fra lejeplads er ikke særlig overskuelig rent trafikalt. I de små gader er der mange flere boliger ud til gaden end i Stengade, så der er mange der vil blive generet mere af planen og ganske få der vil mærke en bedring... HVIS MAN FØRSØGER AT LØSE ET PROBLEM, ER DET JO IKKE MENINGEN AT MAN BLOT SKAL FLYTTE PROBLEMET, NEJ DET SKAL LØSES (og det bliver det ikke med den nuværende plan!)

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

13. december 2018

SVARNUMMER 84

## INDSENDT AF

Reto Hummelshøj

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

f. Borgergruppe fra Korsgade, Wesselsgade, Thorupsgade og Peblinge doseringen

## POSTNR.

2000



## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Indsigelse mod trafikplansforslag. Trafikplanens præmis om 25% mindre trafik / miljøbelastning er ikke underbygget (det er et ønske men bliver ikke en realitet med det nuværende trafikplansforslag). Se vedhæftede bilag

### MATERIALE:

-  trafikplanen\_medfoerer\_ikke\_groennere\_forbedringer\_1.pdf
-  trafikta\_19\_oeget\_koersel\_som\_foelge\_af\_trafikplanforslag\_1.pdf

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## INDSIGELSE MOD TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO - BLÅGÅRDSGADE KVARTERET

Nørrebro 12/12 2018

### **Trafikplanens datagrundlag er ikke professionelt underbygget**

På borgermødet den 19/11 2018 om trafikplanen fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt, at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til og grundlag for Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt og upålideligt datagrundlag. Man får herved ikke et tilstrækkeligt grundlag til at politikkerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå for politikere og borgere i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Miljø- og fødevareklagenævnet for procedurefejl.

Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion).

### **Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke**

Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på:

Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning,

Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning

Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning

Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning

Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!)

Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed.

Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse, se bilag som også vedhæftet) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen.

Dette harmonerer IKKE med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen.

På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en O-løsning og IKKE den lovede forbedring som var præmissen for planen.

**Som borgere under vi os** for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafikafviklingen og giver store negative ændringer i de små gader som især Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem.

Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen.

Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen, se s 15.

Bemærkningen s. 27 om 25% reduktion er blot gentagelse af målsætningen med planen og må ikke tolkes som et resultat af Miljøvurderingen.

**Den øgede trafik** giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%’s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030.

**Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen** i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO’s anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade.

**Manglende koordinering med Skybrudsprojektet.** Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortovej ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen.

**P-pladser.** Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade syd fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. **at man mister ca. 30 P-pladser** heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser for de øvrige pladser.

### **Forbedringsforslag**

Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblingedosseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen.

Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen. Prøv at lade en trafiksagkyndig lave en trafikanalyse og vurdere hvordan 450 biler og 450 cykler fletter sig igennem i to retninger i løbet af ca 1 time i morgenmyldretiden samtidig med at skolebørn krydser.

Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikale vurdering jf. bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen.

Endvidere anbefales det af hensyn til trafiksikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer undtaget).

Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver øget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs. ingen stålplader over vandkanal eller chaussésten eller hårde bump.

Miljøvurderingens anbefaling om at gøre hele Wesselsgade til en 15 km/h zone er ok men der må ikke kunne køres på fortov. Zonen burde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peblingedoseringen pga de mange institutioner der ligger her, samt fordi at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2017. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat bør værne om....

**Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade.** Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politiets adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Doserings udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe og spærre gaden for passage af biler på midten.

Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden - det må være rigeligt.

### **Procedure**

Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurderingen side 35 - hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumentation mangler og er ikke fremlagt. Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelsen fra Miljø- og fødevareklagenævnet.

Med venlig hilsen

for beboere i Korsgade, Wesselsgade, Thorupsgade og Peblinge Doseringen

Reto Hummelshøj

Jeg kan ikke støtte trafikplanen for indre Nørrebro med åbning af Wesselsgade. Endvidere må jeg som medlem at den såkaldte hurtigruppe konstatere og påpege at trafikplanens datagrundlag ikke er tilstrækkeligt professionelt underbygget og at formålet med reduceret trafik og samlet kørsel målt i km i kvarteret ikke opfyldes. Dvs at præmissen med en GRØNNERE løsning ikke holder – og flertallet af gader påføres forringelser. Se nedenstående punkt for punkt: Trafikplanens datagrundlag er ikke professionelt underbygget På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til og grundlag for Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt og upålideligt datagrundlag. Man får herved ikke et tilstrækkeligt grundlag til at politikkerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå for såvel politikere som borgere i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Miljø- og fødevareklagenævnet for procedurefejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke: Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRRE BRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med ko

---

Kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen... På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafikudviklingen og giver store negative ændringer i de små gader som især Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikl vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen, se side 15. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens og politikernes målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver sm

allere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortov ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade syd fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser for de øvrige pladser. Man kan derfor kun gentage at der er behov for mere P-pladser/ P-huse fx hvor Stengade møder Baggesensgade, ellers kan enderne ikke mødes i en samlet plan, som jo var udgangspunktet. Forbedringsforslag Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblingedosseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen. Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen hvor modsatrettede biltrafik skal sy sig igennem og passere alle modkørende, da trafikken om morgenen er meget intens. Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikal vurdering jf bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen. Endvidere anbefales det af hensyn til trafiksikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer undtaget). Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver øget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs ingen stålplader over vandka

nal eller chaussesten eller hårde bump. Hele Wesselsgade bør være 15 km/h zone. Zonen bu  
rde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peplingedoseringen pga de mange i  
nstitutioner der ligger her samt at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Ek  
sisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 20  
17. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat b  
ør værne om.... Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gen  
nemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anb  
efale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politi adgang kan evt. klares m  
ed en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i  
få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved  
Dosseringens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarr  
angementer, men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at polit  
iet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doseringen) - og 4-5 indkørsel  
smuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt. Procedure Det virker i øvrigt mærkelig  
t at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternat  
iver og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne s  
e Miljøvurderingen side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den doku  
mentation mangler (findes den?). Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmulighed  
er for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er  
gennemført jf. kendelse fra Miljø- og fødevareklagenævnet.





**Trafik kilometer før lastbiler og busser**

Beregning baseret på kommunens egne talopgivelser

Kommunens egne tal, ved de forskellige forslag	Stengade	Baggesens-gade vest	Baggesens-gade øst	Korsgade vest	Korsgade øst	Wessels-gade	Griffenfelds-gade	Thorups-gade	Smede-gade	Blågårds-gade	Ewaldsgade & Tømrergade	km	som resultat af trafikplan
Længde i km	0,25	0,23	0,15	0,23	0,15	0,25	0,35	0,19	0,15	0,175	0,2		
Eksisterende forhold, antal pr. dag	3400	2200	1550	1250	750	100	3000	150	450	2450	200		
Eksisterende forhold trafik, km pr. dag	850	506	232,5	287,5	112,5	25	1050	28,5	67,5	428,75	40		<b>362,8</b>
Trafikplanens forslag:													
Wesselsgade åbnet dobbeltrettet, antal biler pr. dag	3700	2200	1500	950	950	900	4200	800	600	1900	200		
Wesselsgade dobbeltrettet, km pr. dag	925	506	225	218,5	142,5	225	1470	152	90	332,5	40		<b>19%</b>
													<b>698,8 km extra kørsel per dag!</b>

Tallene er før tillæg for den påtænkte åbning af Dosseringen for gennemkørsel fra Åbouldevard til Nørrebrogade gennem Wesselsgade 3-4 timer alle hverdage

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

13. december 2018

SVARNUMMER 85

## INDSENDT AF

Nørrebro Lokaludvalg

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebro Lokaludvalg

## POSTNR.

2200


## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om Trafikplan for Indre Nørrebro

### MATERIALE:

 hoeringssvar\_fra\_noerrebro\_lokaludvalg\_vedr.\_hoering\_om\_trafikplan\_for\_indre\_noerrebro.pdf

## Få nyt om høringer

> Abonnér

13. december 2018

Sagsnr.  
2018-0334998

Dokumentnr.  
2018-0334998-1

**Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om  
Trafikplan for Indre Nørrebro**

Nørrebro Lokaludvalg har taget Trafikplan Indre Nørrebro til efterretning. Derudover så er Nørrebro Lokaludvalg glade for at trafikplanen endelig bliver gennemført.

Med venlig hilsen

Mogens Petersen  
Formand for Nørrebro Lokaludvalg

**Sekretariatet for Nørrebro  
Lokaludvalg**

Bragesgade 8B  
2200 København N

EAN nummer  
5798009800275

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

13. december 2018

SVARNUMMER 86



## INDSENDT AF

Ole Damsgaard

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening, København

## POSTNR.

2100

## BY

København

## HØRINGSSVAR

De forbedrede muligheder som trafikplanen giver for nye og eksisterende opholdsrum bør følges op med træplantning og en begrønningsplan, bl.a. i Wesselsgade, som det anbefales i miljørapporten.

### MATERIALE:

 dn\_bemaerkninger.pdf

## Få nyt om høringer

> Abonnér

**DN København**

Formand: Ole Damsgaard, H.C. Lumbye Gade 6  
Telefon: 50515880, e-mail: koebenhavn.dk



Dato: 13. december 2018

Til: Københavns Kommune

**Trafikplan for Indre Nørrebro**

Danmarks Naturfredningsforening noterer sig med glæde at gennemførelse af trafikplanen for Indre Nørrebro vil lukke for gennemkørende biltrafik og dermed reducere den samlede biltrafik i bydelen med 25%. Samtidigt muliggøres en forbedring af bydelens opholdsrum og etablering af en grøn skybrudsvej gennem Korsgade.

Disse muligheder for at forbedre bydelens opholdsrum bør følges op af en begrønningsplan, hvor der blandt andet, som anbefalet i miljørapporten, etableres vejtræer og facadebegrønning i Wesselsgade.

Endeligt noterer DN sig at der etableres et nyt bilfrit rum på Peblinge Dosseringen, hvilket vil medvirke til at fremme de rekreative muligheder i tilknytning til søerne. Denne bilfri zone bør forsættes på den anden side af Dr. Louises Bro og også i fremtiden omfatte de dele af Sortedams Dosseringen, hvor det stadig er muligt at parkere.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,  
formand for DN København

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

2. december 2018

SVARNUMMER 87

AF

Mette Hummelshøj

POSTNR.

1200

BY


København N.

## HØRINGSSVAR

Jeg kan ikke støtte trafikplanen for indre Nørrebro med åbning af Wesselsgade. Endvidere må jeg som medlem at den såkaldte hurtiggruppe ikke konstaterer og påpege at trafikplanens datagrundlag ikke er tilstrækkeligt professionelt underbygget og at formålet med reduceret trafik og samlet kørsel målt i km i kvarteret ikke opfyldes. Dvs at præmissen med en GRØNNERE løsning ikke holder – og flertallet af gader påføres forringelser. Se nedenstående punkt for punkt: Trafikplanens datagrundlag er ikke professionelt underbygget På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til og grundlag for Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt og upålideligt datagrundlag. Man får herved ikke et tilstrækkeligt grundlag til at politikkerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå for såvel politikere som borgere i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Miljø- og fødevareklagenævnet for procedurefejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke: Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLANEN I INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen... På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafik afviklingen og giver store negative ændringer i de små gader som især Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikkerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikalt vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen, se side 15. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens og politikernes målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefaling er på 53 dB(A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet. Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortove ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser. Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade syd fra Blågårdsvej til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser for de øvrige pladser. Man kan derfor kun gentage at der er behov for mere P-pladser/ P-hus hvor Stengade møder Baggesensgade, ellers kan enderne ikke mødes i en samlet plan, som jo var udgangspunktet. Forbedringsforslag Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblingedosseringen der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen. Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen hvor modsatrettede biltrafik skal sy sig igennem og passere alle modkørende, da trafikken om morgene

er meget intens. Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikale vurdering jf bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen. Endvidere anbefales det af hensyn til trafiksikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer undtaget). Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver meget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs ingen stålplader over vandkanal eller chaussésten eller hårde bump. Hele Wesselsgade bør være 15 km/h zone. Zonen burde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peplingedoseringen pga de mange institutioner der ligger her samt at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2017. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat bør værne om.... Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politisk adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Doseringsens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nedbragt ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt. Procedure Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurderingen side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumentation mangler (findes den?). Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelse fra Miljø- og fødevarerklagenævnet.

## MATERIALE:

 trafikta\_19\_oeget\_koersel\_som\_folge\_af\_trafikplanforslag\_1.pdf

## Få nyt om høringer

> Abonnér



Trafik kilometer før lastbiler og busser

Beregning baseret på kommunens egne talopgøvelser

Kommunens egne tal, ved de forskellige forslag	Stengade	Baggesens-gade vest	Baggesens-gade øst	Korsgade vest	Korsgade øst	Wessels-gade	Griffenfelds-gade	Thorups-gade	Smede-gade	Blågårds-gade	Ewaldsgade & Tjørrengade	km	som resultat af trafikplan
Længde i km	0,25	0,23	0,15	0,23	0,15	0,25	0,35	0,19	0,15	0,175	0,2		
Ekisterende forhold, antal pr dag	3400	2200	1550	1250	750	100	3000	150	450	2450	200		
Ekisterende forhold trafik, km pr dag	850	506	232,5	287,5	112,5	25	1050	28,5	67,5	428,75	40	3628	
Trafikplanens forslag:													
Wesselsgade åbnet dobbeltrettet, antal biler pr dag	3700	2200	1500	950	950	900	4200	800	600	1900	200		
Wesselsgade dobbeltrettet, km pr dag	925	506	225	218,5	242,5	225	1470	152	90	332,5	40	4327	19%
												6988	km extra kørsel per dag!!

Tallene er før tillæg for den påtænkte åbning af Dosseringen for gennemkørsel fra Åboulevard til Nørrebrogade gennem Wesselsgade 3-4 timer alle hverdage

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

12. december 2018

SVARNUMMER 88

## INDSENDT AF

Knut Hansen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bestyrelsen for andelsforeningen Wesselsgade 6, 8 og 10

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Indsigelse mod trafikplan for indre Nørrebro På vegne af bestyrelsen af andelsforeningen Wesselsgade 6, 8 og 10 skal jeg hermed gøre indsigelse mod trafikplanen, især i forbindelse med åbningen af Wesselsgade. Havde åbningen betydet, at andre gader var blevet aflastede i denne forbindelse, ville vi ikke gøre indsigelse. Med ud fra de tal som er kommet frem i forbindelse med trafikplanen fremgår det, at den trafikale belastning ikke vil blive bedre. Antallet af biler i kvarteret vil tværtimod stige. Dette står uimodsagt. Vi henviser her til indsigelse lavet af Nejs til åbning af Wesselsgade-gruppen, og ser ingen grund til at gentage hele deres argumentation. Vi har ikke noget imod trafikplanen, hvis den blot forbedrer forholdene for beboerne i kvarteret. Det gør den omtalte trafikplan desværre ikke. Vi ser frem til en ny og mere gennemarbejdet trafikplan, for det trænger kvarteret i den grad til til. Med venlig hilsen Knut Hansen Mail: khansen033@gmail.com

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

12. december 2018

SVARNUMMER 89

## INDSENDT AF

Anonym

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Jeg er bestemt mod forslaget, eftersom jeg ikke kan finde real evidens for det. Det vil være skønt, hvis vi kunne mindske trafikken for de særligt plagede borgere, men der er reelt ingen evidens for det i dette forslag heller. I de udarbejdede rapporter om forslaget ser vi en gennemsnitlig stigning i trafikken for alle beboere i hele området. For at et forslag som dette burde at kredens til at komme igennem bør der udarbejdes beviser forbedring - og samtidig holde for tanke et GRØNNERE Nørrebro.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

12. december 2018

SVARNUMMER 90

## INDSENDT AF

Erik Jørgensen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Miljøpunkt Nørrebro

## POSTNR.

2200

## BY

København N.

## HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Miljøpunkt Nørrebro til Trafikplan Indre Nørrebro Vi har i Miljøpunkt Nørrebro arbejdet med Trafikplanen i flere år. Vi ser gerne planen implementeret hurtigst muligt efter en lang proces med udvikling og lovliggørelse. Det er afgørende for Miljøpunkt Nørrebro, at den gennemkørende trafik i vores kvarter reduceres markant. Miljøvurderingen viser, at Trafikplanen samlet set vil forbedre forholdene for den lokale trafik, og det forventes, at den samlede biltrafik vil blive reduceret med 25% (side 27). Miljøvurderingen arbejder med de mest worst case -scenarier (da man ikke har konkrete og opdaterede trafiktællinger), som viser en stigende trafik i nogle gader – særligt i Wesselsgade. Det er afgørende at worst case-situationen ikke bliver virkelighed og derfor bifalder vi kravene om overvågning i miljøvurderingens afsnit 8 - Overvågning : Dette er helt centralt for, at planen bliver en succes. Wesselsgade Når lukningerne ved Stengade og Dosseringen er gennemført, vil det give mening at fjerne afspærringen i Wesselsgade, fordi der ikke længere vil være gennemkørende trafik - Grunden til, at Wesselsgade blev lukket i sin tid, var jo netop på grund af gennemkørende trafik. Vi ved at beboerne i Wesselsgade er bekymrede for stigende trafikmængder, og vi forstår denne bekymring. Derfor mener vi, at lukningen af Stengade skal være veldokumenteret og varig, før en ændring af Wesselsgades status kan ske, og der skal følges op på trafikmængden i Wesselsgade efter en åbning. Tung trafik Spørgsmålet om tung trafik i Wesselsgade hænger sammen med ordningen for mekaniske pullerter og hvordan disse indrettes og hvornår de åbnes. Dette skal som beskrevet overvåges nøje, da vi ikke skal have gennemkørende tung trafik. Når regeringens nye lov om miljøzone og nummerplade-screening af tunge køretøjer og varebiler vedtages, ser vi gerne at pullerterne reguleres og åbnes for varelevering ved brug af dette system, i stedet for at der er faste åbningstider. Smart city Vi vil også foreslå yderligere smart city-tiltag, som kan reducere ventekørsel og søgekørsel i kvarteret. Det kan være skiltning med antal frie parkeringspladser i de forskellige områder af kvarteret ved indkørsel til kvarteret. Nørrebro 12.12.2018

## MATERIALE:

 hoeringsvar\_december\_2018\_-12-12\_mpn.pdf

## Få nyt om høringer

> Abonner

## Hørings svar fra Miljøpunkt Nørrebro til Trafikplan Indre Nørrebro

Vi har i Miljøpunkt Nørrebro arbejdet med Trafikplanen i flere år. Vi ser gerne planen implementeret hurtigst muligt efter en lang proces med udvikling og lovliggørelse.

Det er afgørende for Miljøpunkt Nørrebro, at den gennemkørende trafik i vores kvarter reduceres markant. Miljøvurderingen viser, at Trafikplanen samlet set vil forbedre forholdene for den lokale trafik, og det forventes, at den samlede biltrafik vil blive reduceret med 25% (side 27).

Miljøvurderingen arbejder med *worst case*-scenarier (da man ikke har konkrete og opdaterede trafiktællinger), som viser en stigende trafik i nogle gader – særligt i Wesselsgade. Det er afgørende at *worst case*-situationen ikke bliver virkelighed og derfor bifalder vi kravene om overvågning i miljøvurderingens afsnit 8 - *Overvågning*:

### 8 Overvågning

I henhold til § 14 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse. Ved overvågningen skal det vurderes, om gennemførelse af forslag i Trafikplan Indre Nørrebro medfører de forventede miljøpåvirkninger, som er beskrevet i miljørapporten.

Det vurderes, at der er behov for overvågning af støjpåvirkningen i Wesselsgade ved hjælp af trafiktællinger og støjmålinger for at vurdere, om støjniveauet overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Herudover skal det vurderes, om de implementerede afværgeforanstaltninger er tilstrækkelige eller om der er behov for yderligere tiltag.

For at evaluere trafikplanens effekt efter gennemførelse af planens tiltag vil anbefales det forvaltningen at gennemføre målinger af støj ultimo 2018 og ½ år efter anlægsarbejder og trafikomlægninger er gennemført.

Der skal gennemføres trafiktællinger af tung trafik i Wesselsgade for at vurdere omfanget af påvirkninger fra støj og vibrationer.

Der skal gennemføres en evaluering af busslusen i Stengade for at sikre, at den fungerer effektivt og efter trafikplanens hensigt.

Der er samtidig behov for overvågning af den kumulative påvirkning af Guldbergsgadekvarteret, hvor der kan opstå øget trafikbelastning som følge af omvejskørsel.

Dette er helt centralt for, at planen bliver en succes.

### Wesselsgade

Når lukningerne ved Stengade og Dosseringen er gennemført, vil det give mening at fjerne afspærringen i Wesselsgade, fordi der ikke længere vil være gennemkørende trafik - Grunden til, at Wesselsgade blev lukket i sin tid, var jo netop på grund af gennemkørende trafik. Vi ved at beboerne i Wesselsgade er bekymrede for stigende trafikmængder, og vi forstår denne bekymring. Derfor

mener vi, at lukningen af Stengade skal være veldokumenteret og varig, før en ændring af Wesselsgades status kan ske, og der skal følges op på trafikmængden i Wesselsgade efter en åbning.

### **Tung trafik**

Spørgsmålet om tung trafik i Wesselsgade hænger sammen med ordningen for mekaniske pullerter og hvordan disse indrettes og hvornår de åbnes. Dette skal som beskrevet overvåges nøje, da vi ikke skal have gennemkørende tung trafik. Når regeringens nye lov om miljøzone og nummerplade-screening af tunge køretøjer og varebiler vedtages, ser vi gerne at pullerterne reguleres og åbnes for varelevering ved brug af dette system, i stedet for at der er faste åbningstider.

### **Smart city**

Vi vil også foreslå yderligere smart city-tiltag, som kan reducere ventekørsel og søgekørsel i kvarteret. Det kan være skiltning med antal frie parkeringspladser i de forskellige områder af kvarteret ved indkørsel til kvarteret.

Nørrebro 12.12.2018

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

12. december 2018

SVARNUMMER 91

## INDSENDT AF

Ditte

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Det ser ud til at udeservering og opholdsområder i Griffenfeltsgade omkring Folkets Park udvides. Vi har i fællesskab med andre andelsforeninger i området forsøgt at få Københavns kommune i tale i flere år. Vi er stærkt generede af støj fra gaden, særligt fra udeserveringen om aftenen. Der ligger nu 4 cafeer med udeservering på et hjørne (Fætter Fætter, Depannuer, Auto, Joy) det giver utroligt meget larm om aftenen. En udvidelse af udeserveringen vil blot gøre dette værre, og virker til at være et tiltag til fordel for erhvervsliv uden nogen skelen til beboerne i området. Vi har forsøgt at komme i dialog med kommunen gennem Byliv og Gadeluaget, men ingen af de fora har mulighed for at inddrage hensyntagen til støj i deres arbejde.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

12. december 2018

SVARNUMMER 92

## INDSENDT AF

Hanne Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Trafikplanen kan ikke accepteres, så længe den baseres på samme ukvalificerede grundlag, som den der blev kendt ulovlig af Natur- og Miljøklagenævnet på. Den vil stille flere beboere dårligt med støj og trafiksikkerhedsproblemer end tilfældet er nu. Beboerne føler sig ikke hørt. Beboere med bil skal snirkle sig frem og tilbage for at finde sig en parkeringsplads med luftforureningsproblemer til følge. Hele planen er en omer.

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

12. december 2018

SVARNUMMER 93

## INDSENDT AF

Hanne Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Trafikplanen kan ikke accepteres, så længe den baseres på samme ukvalificerede grundlag, som den der blev kendt ulovlig af Natur- og Miljøklagenævnet på. Den vil stille flere beboere dårligt med støj og trafiksikkerhedsproblemer end tilfældet er nu. Beboerne føler sig ikke hørt. Beboere med bil skal snirkle sig frem og tilbage for at finde sig en parkeringsplads med luftforureningsproblemer til følge. Hele planen er en omer.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

11. december 2018

SVARNUMMER 94

### INDSENDT AF

Marie Louise Margrethe Jørgensen

### POSTNR.

2200

### BY

København N

### HØRINGSSVAR

Jeg har meget svært ved at forstå hvordan nogen kan synes at det er en god ide at åbne en lille smal gade med masser af bløde trafikanter og en stor legeplads for kørsel i begge retninger, for at begrænse trafikken på Stengade som har to spor, brede fortove på begge sider og endda et åbent park areal på den ene side. Trafikbelastningen i gaden stiger flere 100 %. Jeg er stærkt overbevist om at gennemføres den nuværende plan, så vil I hurtigt blive nødt til at ændre det hele igen. Den vil kun medføre forringelser for kvarteret som helhed. Planen vil ikke skabe mindre trafik i kvarteret. I stedet leder I trafikken ind på de mindre gader for at sparre de store. Det giver på ingen måde mening.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

11. december 2018

SVARNUMMER 95

## INDSENDT AF

Per Bregengaard

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Wesselsgade er en smal gade, der i de sidste 30-40 har været lukket på midten. Det skulle gerne fortsætte. Men det er ikke planen. Bilist er parkerer ved kantstenene. Det skal åbenbart fortsætte. Derefter kan to biler ikke passere hinanden. Det er vel en betingelse for kørsel i begge retninger, som der er lagt op til? Konsekvensen er trafikpropper. - I dag bakkes der frem og tilbage. Dosseringen er en meget succesrig cykelrute. Det betyder, at den er tæt befærdet og til dels farlig især i myldretiderne. En del cykelister vælger derfor Ewaldsgade-Thorupsgade-Wesselsgade som alternativ rute. At Ewaldsgade-Thorupsgade- Wesselsgade bruges som alternativ af en del - ikke mindst lokale cykelister - vil bidrage til kaos og mulige ulykker. Med mindre der afspærres fysisk ud mod Nørrebrogade, så bliver de tre små gader suppleret af lidt flere den ny "Stengade" som smutvejen gennem kvarteret. - Det var faktisk situationen før Wesselsgade blev spærret. - Ruten bliver ikke særlig farbar, men alligevel. Det er min frygt, at afspærringerne ikke vil være effektive. Jeg ved, at andre løsninger har været bragt på banen, men de er hidtil blevet afvist. Brug dem til at finde en fornuftig løsning.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

### OPRETTET

11. december 2018

SVARNUMMER 96

### INDSENDT AF

Trine Petersen

### POSTNR.

2200

### BY

København

### HØRINGSSVAR

Som beboer på Wesselsgade synes jeg det er stærkt bekymrende, at gaden skal åbnes op for kørsel i begge retninger. Beregningerne viser, at det betyder en øgning af biltrafikken på 800%. Det siger jo sig selv at forurening og støj, samt en øget usikkerhed for de mange bløde trafikanter der dagligt færdes i gaden følger med! Det harmonerer på ingen måde med planen om et grønnere og mere trafikreduceret indre Nørrebro.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

11. december 2018

SVARNUMMER 97

## INDSENDT AF

Anne-Sofie Risborg

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg er meget imod trafikplanen! Da jeg ved forrige kommunalvalg stemte på Enhedslisten pga den grønne politik og færre biler i byen, havde jeg aldrig forestillet mig, at det skulle betyde at de større veje på Nørrebro skulle af med bilerne og de små unikke veje som fx Wesselsgade skulle tage al trafikken fra de større fx brede Stengade. Det er jo fuldstændig hul i hovedet! Jeg bor selv i Wesselsgade - i en stuelejlighed - og dermed kan jeg dagligt følge trafikken i gaden fra tætteste hold. Med parkering i begge sider og 1 spor til kørende biler ser hverdagen sådan ud: Der holder hver dag (flere gange i timen hele dagen) lastbiler, fragtbiler etc fra alle de byggeprojekter der er i gaden, skraldebiler det meste af dagen og mange af- og pålæsninger. Dette giver automatisk ofte "prop" i gaden og bilerne holder i kø. At der kommer mange flere biler i gaden vil derfor kun give mere "prop". De gange hvor den smalle Wesselsgade har været åbnet op på midten fx op til Distortion, der kører folk sindsygt stærkt og jeg har ofte tænkt, at det kun kan ende galt. Så jeg har hver gang åndet lettet op, når afspærringerne kom på igen! Derudover er der hele aspektet omkring legepladsen og alle de børn der hver dag går til og fra. Det er rigtig mange! At føre trafikken gennem smalle Wesselsgade kan kun give farlige situationer og jeg gruer virkelig for det! At en lille unik perle (som smalle Wesselsgade virkelig er i København!) skal have en trafikstigning på 800%, kan jeg slet ikke forstå, at man som grøn politiker kan stå inde for. Og jeg håber ikke at det bliver stemt igennem - da det kun vil medføre kaos og farlige situationer - i værste fald med børnene eller de mange cyklister, som dagligt bruger gaden i stedet for "motorvejen" ved søerne. Tænk Jer om! Hilsen en bekymret borger, Anne-Sofie Risborg

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

11. december 2018

SVARNUMMER 98



## INDSENDT AF

Tahir Mahmood

## POSTNR.

2200

## BY

København - N

## HØRINGSSVAR

Jeg skal hermed give udtryk for min utilfredshed og protest mod den af Københavns Kommunes fremlagte Trafikplanen for Indre Nørrebro o. Især åbning for gennemkørsel for biler i Wesselsgade er uhensigtsmæssig. Vh Tahir Mahmood

---

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

11. december 2018

SVARNUMMER 99



## INDSENDT AF

Tahir Mahmood

## POSTNR.

2200

## BY

København - N

## HØRINGSSVAR

Jeg skal hermed give udtryk for min utilfredshed og protest mod den af Københavns Kommunes fremlagte Trafikplanen for Indre Nørrebro o. Især åbning for gennemkørsel i Wesselsgade er uhensigtsmæssig. Vh Tahir Mahmood

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

11. december 2018

SVARNUMMER 100

## INDSENDT AF

Tahir Mahmood

## POSTNR.

2200

## BY

København - N

## HØRINGSSVAR

Hej Jeg skal på hermed give udtryk for min utilfredshed og protest mod den af Københavns Kommunes fremlagte Trafikplanen for Indre Nørrebro. Især åbning for gennemkørsel i Wesselsgade er uhensigtsmæssig. Vh Tahir Mahmood

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

10. december 2018

SVARNUMMER 101

## INDSENDT AF

Albin Arvidsson

## POSTNR.

2200

## BY

Copenhagen

## HØRINGSSVAR

Jeg er kraftigt i mod dette forslag. Jeg stemte på Socialdemokraterne i kommunalvalget fordi jeg gerne vil have en grønnere by. Det her forslag fører IKKE til en mindskende bilisme - i bedste fald er den uændret og i værste fald stiger den. Dette forslag vil medføre øget forurening og mere støj i vores kvarterer.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

10. december 2018

VARNUMMER 102

INDSENDT AF

Lisabeth Topsøe-Jensen

ANSVARLIG / ORGANISATION

Lisabeth Topsøe

POSTNR.

1200

BY

København N

## HØRINGSSVAR

Indsigelse: Trafikplanens datagrundlag er ikke underbygget. På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter at Kommunen har fravalgt at der bliver udført en trafikanalyse således som Kommunens rådgiver har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til Miljøvurderingen er foretaget på utilstrækkeligt datagrundlag. Man får herved ikke en tilstrækkeligt grundlag til at politikerne kan træffe det rigtige valg – det er svært at forstå i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet for procedurefejl. Ved samme møde bekræfter Kommunens rådgiver at der reelt set ikke er nogen miljø- mæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion). Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s.15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på: Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning, Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \* (dvs. reelt uændret hvor problemet i dag er størst!) Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed. Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen. Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen. På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en 0-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen. Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehals i trafik afviklingen og give store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade og Thorupsgade hvor trafikken tvinges igennem. Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen. Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikal vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre viden og i modstrid med Miljøvurderingen. Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030. Støj og vibrationer øges i følge miljøvurderingen i Stengade, Griffenfeltsgade og især i Wesselsgade her med 4,77 dB ekstra målt i 10 m afstand fra vejmidte (der er dog kun 6 m til husfacaderne, dvs at støjen vi opleves væsentligt højere) og kommer herved op på grænsen for WHO's anbefalinger på 53 dB (A). Problemet er tilsvarende stort i Thorupsgade hvor trafikken stiger til samme niveau som i Wesselsgade. Manglende koordinering med Skybrudsprojektet: Ved borgermødet 26/11 2018 om skybrudsvejen gennem Korsgade, blev det oplyst at den nedre del sænkes med ca. 60 cm ift. nuværende niveau. Tilsvarende skal Thorupsgade og Wesselsgade tilslutningerne sænkes og der etableres trin ned ved kantstenen. Det tager plads fra vejbanen som bliver smallere for at give plads til trinnene ned. Der skal også laves en rampe ud i vejbanen for at sikre at man kan køre over fortove ned i P-kælderen under Murergården. Samlet giver det trange og farligere forhold for trafikafviklingen. P-pladser: Det blev ved samme møde oplyst af Kommunens rådgiver, at der ikke kan være parkering i Korsgade fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Dvs. at man mister ca. 30 P-pladser heraf 4 handicappladser. I trafikplanen er der kun medregnet at man mister 8 pladser, og der er ikke anvist erstatnings- pladser for de øvrige pladser. Forbedringsforslag: Planens formål med at gennemkørsel skal minimeres vil for Baggesensgade (som i dag er belastet af gennemkørsel uden om busslusen på Nørrebrogade) kunne håndteres med en hæve/sænkepullert ved Peblinge Dosseringen, der kun er åben i formiddagstimerne udenfor myldretidsperioden. Men at åbne for gennemkørsel i den smalle Wesselsgade endda i 2 retninger som der lægges op til udgør en stor og unødvendig svaghed i planen. Det er endvidere trafikplanens formål at trafikken skal afvikles hensigtsmæssigt. Dette forhold opfyldes ikke ved at tillade trafik i 2 retninger i Wesselsgade med parkering i begge sider og 900 cykler der passerer hver dag. Det vil give mange farlige situationer og kødannelser om morgenen. Et forslag her kunne være at lade Wesselsgade være ensrettet i nordgående retning – dette forslag er mærkeligt nok IKKE belyst af kommunen i den trafikale vurdering jf bilag a3. Denne vurdering bør også indgå i vurderingen. Endvidere anbefales det af hensyn til trafikikkerhed, minimering af trafik og begrænsning af vibrationer ikke at tillade kørsel med varelastbiler for dagligvarer gennem Wesselsgade (skraldebiler og redningskøretøjer)

er undtaget). Det er endvidere vigtigt at de trafikdæmpende bump udføres så de ikke giver øget dækstøj og vibrationer i bygninger ved overkørsel, dvs. ingen stålplader over vandkanal eller chaussésten eller hårde bump. Vi støtter Miljøvurderingens anbefaling om at gøre hele Wesselsgade til en 15 km/h zone. Zonen burde endvidere udvides til også at omfatte Thorupsgade og Peplingedoseringen pga. de mange institutioner der ligger her samt at disse veje indgår som stier i Miljøvurderingen Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2017. De er således udpeget som veje med særlig rekreativ herlighedsværdi, som man fortsat bør værne om.... Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politisk adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket, men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Doseringsens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nedlagt ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe. Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Doseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden – det må være rigeligt. Procedure: Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne (se Miljøvurderingen side 35) – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge? Den dokumentation mangler! Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelse fra Natur- og Miljøklagenævnet. På vegne af beboere i Wesselsgade, Thorupsgade, Peblinge Doserings og Korsgade, Elisabeth Topsøe-Jensen

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

10. december 2018

SVARNUMMER 103

## INDSENDT AF

Sten Sødring

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Kære Kommune, Det fremgår af præsentationen af planen, at den skal sikre hensigtsmæssig trafikafvikling og bedre forhold for cyklister og fodgængere. Det virker højest usandsynligt, at det vil blive resultatet! Af jeres egen fremstilling fremgår, at antallet af køretøjer samlet set vil stige - og sammenlagt med de længere køreveje, der er en konsekvens af planen, vil det øge den samlede biltrafik i kvarteret. Jeg bor selv i Wesselsgade, hvor I har forudsagt at biltrafikken vil stige med 800% som følge af trafikplanen. Ydermere opererer planen med trafikafvikling i to retninger og parkering i begge sider - i en gade, hvor der er 12 meter mellem facaderne. Dette kan i virkelighedens fysiske verden ikke lade sig gøre uden meget hyppige trafikpropper - og uden at kompromittere gadens nuværende status som en fredelig cykelgade for dem, der ikke har nerver til at anvende cykelmotorvejen på Dosseringen. Desuden opererer man med en fjernelse af den spærring, der for snart 30 år siden blev etableret for at sikre børnene ved en af kvarterets største legepladser. Alt i alt en masse deløsninger, der tilsammen vil give det modsatte resultat af det, I siger der er formålet med planen. Det er en rigtig god ide at gøre noget ved trafikken på Indre Nørrebro - ikke mindst i de mest belastede gader som Rantzausgade - men ved at insistere på at binde det hele sammen i en stor samlet knude, hvor alle dele er afhængige af hinanden, har I skudt jer selv i foden. Skil tingene ad og start forfra!

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

10. december 2018

SVARNUMMER 104

## INDSENDT AF

Christie

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebrogade 36 A-B

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg bor selv på Nørrebrogade 36, lige midt i buszonen. Når nogen skal flytte eller vi har brug for kraner eller andre håndværkere med firmabiler, er det i forvejen rigtig besværligt for dem at komme til, men for det meste er det lykkedes gennem Slotsgade. Hvis der bliver spærret der har jeg rigtig svært ved at se hvordan vores bygning overhovedet har mulighed for at få en bil parkeret i så nogenlunde nærhed en. Hvad skal der til for at man kan ophæve spærringen, skal man søge om det? og hvad med de store Lastbiler (vareindlevering til Netto) / Skraldebiler der i forvejen spærrer vejen om morgenen, hvordan forventes det at de kan vende rund på den smalle gade, med mange parkerede biler? Ser det helt umuligt.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

10. december 2018

SVARNUMMER 105

## INDSENDT AF

Rasmus Skov

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

::Farlig trafik:: Som borger i den østlige ende af Korsgade er jeg både glad for projektet, men frygter også at når man flytter den trafikale opdeling over mod Nørrebrogade, vil det øge andelen af farlige situationer i krydset mellem wesselsgade og Korsgade, idet at der kommer flere biler i et kryds hvor der ofte er nærved-sammenstød mellem cykler og biler. Jeg er helt enig i at der bliver nødt til at være hastighedsnedsættelse til 30 km/h, men håber også der vil være tilstrækkeligt mange hastighedsnedsættende foranstaltninger, da de nuværende blot får biler til at accelerere mellem fartbumpene. Og så håber jeg at de fartbump og hævede flader ikke skaber impulslyd, idet at dette vil skabe en stor gene for de nærmeste beboere. ::Vurdering af støj:: Og nu til mit helt store kritikpunkt. Behandlingen af støj i denne miljøvurdering er under al kritik! At kalde dette en miljøvurdering, og så vælge at fremstille kildestyrkeberegninger af trafikallene fra de enkelte veje som støjbelastningen er jo decideret misvisende overfor borgerne, og modstridende med Miljøstyrelsens og Vejdirektoratets anbefalinger for beregning af trafikstøj [Nord2000 Håndbog]. For det første skal alle større veje medregnes. Dette er vist i den samlede rapport, som er et uddrag fra Københavns støjhandlingsplan. Denne viser at stort set hele området er belastet af trafikstøj over Lden 58 dB. Jeg hæfter mig mest ved hvordan Wesselsgade er behandlet, idet at denne i kildestyrkeberegningerne har den største relative ændring. Fra miljøvurderingen: "Påvirkningen vurderes ikke at være væsentlig, da støjniveauet i Wesselsgade ikke forventes at overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i boligområder" "Endelig kan støjdæmpede vinduer være en relevant foranstaltning, men næppe realistisk i denne sammenhæng, da trafikstøjen i f.eks. Wesselsgade ligger et stykke under den vejledende grænseværdi for vejstøj ved nyudlæg af arealer til beboelse, som er 58 dB" Dette er jo decideret forkert, idet at grænseværdierne er overskredet, og kildestyrkeberegningerne ikke er de rigtige at anvende til en sådan miljøvurdering, idet at disse kun tager bidraget fra den enkelte vej med. Jeg vil derfor på det kraftigste opfordre til at miljøvurderingen hvad angår støj, bliver foretaget på ny. Københavns kommune har netop med deres støjhandlingsplan vidt at de godt kan finde ud af at lave støjkortlægningen efter reglerne, og jeg vil derfor appellere til at det samme bliver gjort i denne sag. Venlig hilsen Rasmus Skov Beboer i Korsgade || Specialist i Akustik og Vibration, FORCE Technology

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

5. december 2018

SVARNUMMER 106



## INDSENDT AF

Grete Jørgensen

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Afdelingsbestyrelsen Prater/FSB

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Som bestyrelse i Prater, som er boliger langs en stor del af Stengade, vil vi gerne takke for det fine forslag med at oprette buszone fra Nørrebrogade til Baggensgade. Vi er yderst tilfredse med at det forhåbentligt er slut med gennemkørslen på Stengade. Det er også glædeligt at læse, at der i den grad tænkes på de bløde trafikanter, især børnene der færdes til og fra skole og andet. Vi er en boligafd. med mange børnefamilier og børn der benytter lokalområdets fortove og cykelstier. Som det er nu, er det dagligt at opleve børn være udsatte i den tætte trafik af biler, varebiler og lastbiler der kører gennem Stengade, især når børn bevæger sig til og fra skole. Ved T krydset Stengade - Korsgade er det især slemt, hvor cyklister og biler f.eks. ikke respekterer skolepatruljens arbejde. Vi tilslutter os forslaget, med at gøre Korsgade ensrettet, med en etablering af bus/udrykningsbane. Vi vil foreslå at en sådan busbane anlægges langs Stengade også, og at Stengade også ensrettes, sådan at de trafikale forhold for de bløde trafikanter forbedres yderligere. Da netop T krydset ved Korsgade har brug for flere foranstaltninger, der vil gøre det nemmere, mere trygt og overskueligt for børnene at færdes i, på deres vej til skole mm. Mvh Afdelingsbestyrelsen Prater/FSB

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

4. december 2018

SVARNUMMER 107

INDSENDT AF

Jeppe

POSTNR.

2200

BY

København

HØRINGSSVAR

Jeg synes trafikplanen er godt lavet. Og jeg ser meget frem til, at vi kan få mindsket den gennemkørende biltrafik på Nørrebro. Løsningen med de to nye enklaver og en spærring af Stengade, der rent faktisk virker, er rigtig godt tænkt.

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

3. december 2018

SVARNUMMER 108

## INDSENDT AF

Områdefornyelsens Styregruppe

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Vi har i Styregruppen for Områdefornyelsen Indre Nørrebro taget initiativ til og arbejdet med Trafikplanen i flere år. Vi ser gerne planen implementeret hurtigst muligt efter en lang proces med udvikling og lovgivning. Styregruppen har endvidere afsat yderligere midler til se kundære tiltag, der støtter op om Trafikplanens målsætninger og implementering, med forbedringer af byrum mm. Flere af Områdefornyelsens anlægsprojekter er afhængige af trafikplanens trafikstruktur. Det er afgørende for styregruppen, at den gennemkørende trafik i vores kvarter reduceres markant. Miljøvurderingen viser, at Trafikplanen samlet set vil forbedre forholdene for den lokale trafik, og det forventes, at den samlede biltrafik vil blive reduceret med 25% (side 27). Miljøvurderingen arbejder med worst case-scenarier (da man ikke har konkrete og opdaterede trafiktællinger), som viser en stigende trafik i nogle gader – særligt i Wesselsgade. Det er afgørende at worst case-situationen ikke bliver virkelighed og derfor støtter vi forslagene i miljøvurderingens afsnit 8. Vi mener det er afgørende for realiseringen af de forventede fald i den samlede gennemkørende trafik - og dermed også for planens succes - at busslusen i Stengade er effektiv og bliver håndhævet. Det mener vi, at planen understøtter, men det skal som beskrevet evalueres og myndighederne skal være klar til en ekstra indsats. Rantzausgades omlægning Styregruppen står bag den revidering af trafikplanen så bussen kører via Åboulevard og Borups Plads. Dette udtrykte langt størstedelen af de mere end 200 høringssvar vedrørende Rantzausgade og busdriften i kvarteret, hvoraf mere end 90% (flere af dem på vegne af grupper som boligforeninger, forældre- og skolebestyrelser o.lign.) af høringssvarende talte for den senere politiske valgte løsning. Og den massive opbakning er der stadigvæk. Styregruppen gør opmærksom på at tidsplanen for anlægsfasen har stor indflydelse på det spirende lokale butiksliv i netop Rantzausgade, idet langt de fleste har deres primære omsætning i forår og sommermånederne. Derfor er det også et stort lokalt ønske at man ikke ligger anlægsfase der. Overvågning Som styregruppen vil vi udtrykke behovet for at gennemføre de skitserede løfter om overvågning. Dette udtrykkes i miljøvurderingens afsnit 8, samt i Center for Mobilitet og Byrums høringssvar til screeningen. Heri formuleres behovet for et helhedssyn i overvågningen af planen: "Center for Mobilitet og Byrum anmoder om, at det i teksten tydeliggøres, at der i trafiktællingerne henvises til at tællingerne handler om biltrafik. Det foreslås, at det beskrives, at området i fremtiden vil blive betjent af el-busser og metro samt, at der vil være en afledt stigning i gang- og cykeltrafik, som vil øge folkesundheden. Det foreslås desuden, at der stilles krav om overvågning i form af trafiktællinger og, at målsætningerne i Cykelstrategien 2011-2015 og Fællesskab København fra 2016 indgår i miljøvurderingen." Tung trafik Spørgsmålet om tung trafik i Wesselsgade hænger sammen med ordningen for mekaniske pullerter og hvordan disse indrettes og hvornår de åbnes. Dette skal som beskrevet overvåges nøje, da vi ikke skal have gennemkørende tung trafik. Når regeringens nye lov om miljøzone og nummerplade-screening af tunge køretøjer og varebiler vedtages, ser vi gerne at pullerterne reguleres og åbnes for varelevering ved brug af dette system, i stedet for at der er faste åbningstider. Smart city Vi vil også foreslå yderligere smart city-tiltag, som kan reducere ventekørsel og søgekørsel i kvarteret. Det kan være skiltning med antal frie parkeringspladser i de forskellige områder af kvarteret ved indkørsel til kvarteret. Med venlig hilsen - Områdefornyelsens styregruppe 28.11.2018

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

1. december 2018

SVARNUMMER 109

## INDSENDT AF

Natascha Kreisø

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

En trafikplan, som skal forbedre trafikken på indre nørrebro er nødt til at lede trafikken ud på de større veje. Det giver ikke mening at små gader skal døje med gennemkørende trafik i begge retninger og varelevering med store lastbiler. Derfor bør trafikken hovedsaglig køre af de store veje og så kan beboere, der bor i de mindre gader selvfølgelig køre helt hjem. De bredeste gader, vi har i kvarteret er Nørrebrogade og Stengade- det er oplagt at det meste trafik må køre her- derfor undrer den spærring af Stengade mig- og der er ingen der bor i kvarteret, der tror, at ved at flytte en spærring tættere på Nørrebrogade vil den vil fungere. Wesselsgade er en lille gade tæt på Søen, hvor mange cyklister cykler igennem med deres børn, som ikke kan cykle sikkert nede ved søen. Der er parkering lang begge sider. -Gaden har ofte lastbiler og håndværkerbiler parkeret midt på gaden, da gaden både skal kunne betjene begge sider af Wesselsgades beboere og alle beboerne ud mod søerne, hvor bilerne ikke kan komme til. -Dertil er der en skraldestation som beboere skal bære alt deres affald ud til. Som det er nu med spærringen kan beboere forholdvis let krydse gaden, men med mere trafik i begge retninger kan det blive besværligt. Dertil kommer at skraldeanlægget jævnligt tømmes med en stor lastbil, der står midt på gaden og spærrer trafik i begge retninger i et stykke tid for at hejse skraldecontainerne op og tømme dem. -Som andre også har nævnt er Wesselsgade også en gade med en meget populær bemandet legeplads, som børn kommer til og fra på egen hånd. Alt i alt ser det ikke ud til at trafikplanen vil gøre trafikken sikrere og bedre for de bløde trafikanter i Wesselsgade.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

30. november 2018

SVARNUMMER 110



## INDSENDT AF

Emil Eiberg-Jensen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Det er en glimrende trafikplan som med sin fjernelse af al gennemkørende trafik vil skærme børn, ældre og andre bløde trafikanter for mange farlige situationer. Trafikplanen vil også give renere luft i bydelen når bil trafikken kun bliver af lokale og folk med opgaver i nærområdet. Set sammen med de grønne gade stormflods initiativer, - og arkitekt og byplanlægger Jan Ghels retningslinjer om at gøre byrum til livsrum og dermed en social udvidelse af borgenes lejligheder, vil trafikomlægningen øge værdien af Indre Nørrebro som boligområde for alle beboere.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

22. november 2018

SVARNUMMER |||

INDSENDT AF

Nina Rask

POSTNR.

2200

BY

København N

HØRINGSSVAR

Jeg støtter trafikplanen og glæder mig til en positiv forandring. Der er mange ting som skal gå op, og på trods af, at jeg også gerne så man ge af vores gader i et tætbebygget nørrebro helt uden gennemkørende biler, eller biler i det hele taget, så er denne plan en god forandring.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

20. november 2018

SVARNUMMER 112

## INDSENDT AF

Thomas Lund

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Hermed indsigelse mod trafikplanen for indre Nørrebro. Det kan undre, at man vil åbne Wesselsgade for trafik i begge retninger. Wesselsgade er en lille tætbebygget gade, som vil blive trafikmæssigt hårdt belastet ved en åbning for gennemgående trafik. Gaden fungerer i dag som en smutvej for cyklister og huser desuden en meget besøgt legeplads, hvor børn ofte løber ud på gaden for at hente bolde, som ryger over hegnet. Derfor virker det som en forkert løsning at åbne Wesselsgade. Den gennemgående trafik ledes, som det er nu, fint via Søgade eller Jagtvej. Det virker også bizart, at man med planen insisterer på, at ville holde Stengade lukket for gennemgående trafik, når man i årevis ikke har kunnet håndhæve forbuddet mod gennemkørsel. Skal der lukkes op for tværgående gennemkørsel, er Stengade langt bedre egnet til gennemkørsel end Wesselsgade. Stengade er ikke så tæt bebygget som Wesselsgade, og bebyggelsen i Stengade ligger i flere tilfælde også tilbagetrukket fra gaden.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

19. november 2018

SVARNUMMER 113



## INDSENDT AF

Morten B. Pedersen

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Det er intet mindre end en perfekt løsning som jeg ikke kan andet end bakke op. Der er i dag en alt for voldsom trafik gennem Baggesen sgade pga. spærringen af Nørrebrogade. Hvis dette forslag bliver gennemført vil det, så vidt jeg kan forstå, netop eliminere gennemkørsels trafikken. Herefter vil det kun være den lokale beboertrafik, der er i området.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

14. november 2018

SVARNUMMER 114

## INDSENDT AF

Marie

## POSTNR.

00

## BY

Kbh

## HØRINGSSVAR

Lige fra day, har ideen om at åbne Wesselsgade for trafik i begge retninger, været en ommer! Det er svært at tage ja hatten på, når man bliver taget som gidsel i en plan som overordnet vil noget godt, men også rummer nogle helt urealistiske og virkelig problematiske hovsa løsninger, der ikke aligner med hvad Wesselsgade i virkeligheden er for en gade. Et af de helt store problemer er at man glemte at informere beboerne i de to gader der bliver ramt negativt af denne plan og ydermere fik presset planen helt frem i bussen, uden at have miljøscreenet etc. Åbningen af Wesselsgade, aligner ikke på nogen måde med det der står skrevet i beskrivelsen af trafikplanen: "...Hovedformålet med den samlede Trafikplan er at mindske biltrafikken, og gøre det mere attraktivt og sikkert at være blød trafikant (cyklist og fodgænger) i hele kvarteret.". Faktisk vil en åbning af Wesselsgade stride totalt og aldeles imod hele den frelste tanke bag planen. Det er så himmelråbende ubegavet at jeg har svært ved at være saglig. Hvad \*\*\*\*\* tænker i på? Wesselsgade er en børnegade, der favner børn og deres familier, hele året rundt. Legepladsen og dennes personale (som også står til at blive sparet væk) har i mange år, gjort et fantastisk arbejde for alle børn i kvarteret der har brug for det ekstra voksne nærvær. Jeg er klar over der også er gode ting i planen og vi er mange der er for forandring. Men ikke på bekostning af vores børns og egen sikkerhed. At åbne Wesselsgade for trafik i begge retninger, vil i dagligdagen ikke fungerer. Der er altid et projekt igang, der involverer en kæmpe lastbil, en affaldstruck, containere etc., der ville gøre det umuligt og uholdbart at have trafik i gaden. Dette er heller ikke noget der vil stoppe. Alt i alt er en åbning af Wesselsgade en uholdbar løsning, udtænkt af folk der ikke kender til gaden og sågar aldrig har taget sig tid tilbage besøge den. Jeg har samlet så meget dokumentation sammen fra de sidste 3 år der klart viser at det her er verdens dårligste ide, dokumentation som jeg tænker der skal gøres brug af på den ene eller anden måde. Tænk jer om, seriøst!

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

14. november 2018

SVARNUMMER 115

## INDSENDT AF

Emilie Strøm

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Jeg bakker op om denne plan, da jeg virkelig mener at der er behov for at gøre noget ved Rantzausgade. Jeg er både bilist og cyklist på gaden og oplever ofte farlige situationer da der simpelthen er meget mere trafik end hvad gaden kan bære. Jeg synes at det er en god løsning at ensrette den, som i forslaget og at det så betyder at jeg har lidt længere til bussen, tager jeg med.

## Få nyt om høringer

> Abonnér



# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

13. november 2018

SVARNUMMER 116

## INDSENDT AF

Jeanette Lyng

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Jeg er meget mod den nye trafikplan. Sådan som jeg forstår det bliver det meget besværligt at være beboer og have mulighed for at komme til og fra min bopæl og ud diverse steder i byen. Stengade har indtil nu vist sig funktionel til at opfylde behovet for at kunne komme mod Nørrebrogade eller mod Åboulevarden. Det er den bedste gade i kraft af sin bredde til at lede trafikken på tværs. Det duer ikke at vi som beboere enten skal benytte Nørre Søgade eller Jagtvej. Ideen med at åbne Wesselsgade er tåbelig. Wesselsgade er for smal, ligger op af en legeplads og vil slet ikke være egnet til at bære al den trafik.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

13. november 2018

SVARNUMMER 117

## INDSENDT AF

Palle Schultz

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Stengade har to spor, har brede fortove på begge sider og endda et åbent park areal på den ene side. Wesselsgade er så smal at to biler i kke kan passere hinanden. Trafikken spærres derfor når der enten er varevogne, flyttebiler, skraldevogne eller selv hvis små køretøjer str ander på midten af vejen. Desuden er der parkerede biler i begge sider, en børnehavelegeplads samt et stort genbrugs skraldeanlæg midt i gaden. Hvordan nogen kan komme op med den geniale ide, at det er smartere at lade trafikken passere ad så smal en flaskehals end igenn em Stengade, kan man kun fantasere om. Både logisk og praktisk er det en ualmindeligt ringe gennemtænkt ide og bør øjeblikkeligt tages af bordet. - Stengade er ganske udmærket gearret til passerende trafik, som i øvrigt kun foregår, fordi bus-anlægget konstant bliver sabote ret. Wesselsgade er på ingen måde gearret til modkørende trafik - som i overhovedet ikke. Det vil svare til at planlægge modkørende 4 hj ulet motoriseret trafik på Peblinge Dossering - som er en cykelsti. Det er en helt igennem dårlig ide. Lad venligst være med at implement ere Aarhus løsninger i København.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

12. november 2018

SVARNUMMER 118

INDSENDT AF

charlotte jørgensen

POSTNR.

2200

BY

KBH N

HØRINGSSVAR

Jeg synes, det ser rigtig fornuftigt ud !

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

2. november 2018

SVARNUMMER 119

## INDSENDT AF

Pia Weise Pedersen

## POSTNR.

2200

## BY

København

## HØRINGSSVAR

Aldrig før, har der kørt så mange personbiler og lastbiler igennem Baggesensgade efter lukningen af Nørrebrogade og luftforureningen og trafikstøj fra bilerne er steget voldsomt. Bilerne kommer fra Stengade og skal ud på Dronning Louises bro. Levealderen på Nørrebro er den laveste i hele København luftforureningen og bilstøj bidrager til det, men alligevel har de i Borgerrepræsentationen vedtaget en trafikplan, der sender trafikken ind i Wesselsgade (en nuværende lukket gade), på trods af beboerprotester. Jeg har boet her i Wesselsgade i 40 år. Jeg husker at gaden blev lukket, da et barn blev kørt ned ved legepladsen. Dengang blev der kørt vildt i gaden, ofte skete det at vores cykler som stod parkeret op af husene blev kørt itu, fordi bilerne kørte ind i husmuren. At vi beboere i Wesselsgade skal rede hele indre Nørrebros trafikplan, ved at åbne gaden i to retninger og med den nuværende bilparkering på begge sider, er en fulstændig urealistisk plan. Der må sidde nogle folk i kommunen der ikke kan måle eller regne i afstande. Til et møde om trafikplanen i Stengade fortalte Mette Prag at gaden vil blive indrettet i et gadeplan, således at de gående, cykler og biler vil få mere plads. Jeg gjorde opmærksom på at det er en farlig plan, for det vil betyde at vi beboere kommer til at træde direkte ud på gaden fra vores opgange, ligesom folk har gjort ved søerne og cykelstierne. Drop trafikplanen. Plant træer, og gør gaden beboervenlig med bænke og toiletter og indret byen for beboerne.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

2. november 2018

SVARNUMMER 120

INDSENDT AF

Tine Nilsson

POSTNR.

2200

BY

Kbh.N

## HØRINGSSVAR

Som beboer i Wesselsgade 22 er jeg imod en åbning af gennemkørende trafik i gaden. Jeg har set en alternativ helhedsplan, hvor forslaget om en anden trafik omlægning gjorde, at det ikke blev nødvendigt at åbne for gennemkørende trafik. Jeg synes at trafikplanen som helhed, er en betydelig forbedring af trafikforholdene i kvarteret. Men at den gennemkørende trafik bliver 2 vejs i Wesselsgade, det bliver dobbelt belastende med støj og tomgang. Wesselsgade er en tryk alternativ cykelgade, parallelt med Peblinge Dosseringen, hvor der er meget tætet med cykler, især i myldretiden. Det vil blive meget utrygt at færdes på cykel med 2vejs trafik i gaden. Der cykler mange børnefamilier her i gaden med helt små cyklister. Det ser jeg sjældent på Dosseringen, hvor farten er høj på den smalle cykelsti.

## Få nyt om høringer

> Abonnér

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

OPRETTET

22. oktober 2018

SVARNUMMER 121

INDSENDT AF

Andreas Lange

POSTNR.

2200

BY

København

## HØRINGSSVAR

Som beboer i Wesselsgade er vi meget nervøse og utilfredse med konsekvenserne af at Wesselsgade bliver åbnet for gennemkørende bilt trafik, da det vil medføre en væsentlig øget biltrafik i gaden, som er meget uhensigtsmæssig af følgende grunde: 1. Legepladsen i Wesselsgade er et stort aktiv for nærmiljøet i kvarteret, og bliver brugt meget flittigt af områdets børn og institutioner, og bliver desuden også flittigt benyttet af beboere fra andre kvartere, da det er en attraktiv legeplads. Det betyder at der er stor trafik til og fra legepladsen af både ledsaget og uledsaget børn, i både dags- og aftenstimerne, samt hele weekenden. Gennemkørsel i Wesselsgade betyder at kvarterets børn og de øvrige børn, kommer til at færdes på en langt mere trafikeret vej, og kommer herved til at bidrage til væsentlig større utryghed for både kvarterets beboere og vores børn. Flere af områdets institutioner har ligeledes udtrykt utilfredshed ved konsekvenserne af åbning for gennemkørsel af biler. Da de benytter legepladsen som en fast facilitet og tilbud til deres børn. Det opleves som en væsentlig forringelse af deres tilbud til børnene, og ikke mindst deres sikkerhed. Det vil derfor bidrage til et mere utrygt hverdag, da Wesselsgade er deres primære transport vej til / fra legepladsen for hovedparten af dem som benytter legepladsen. Desuden skal der tillige tages det faktum til i ndtægt, at der er en del børn i området, som altid færdes uledsaget både på legepladsen og til / fra legepladsen. Da de kommer fra hjem, hvor der er mangle på social overskud hos forældrene. Disse børn benytter aktivt Wesselsgade også udenfor fortorvets rammer (dvs cykler, løber og leger på vejen). Derfor vil den øget biltrafik, som en åbning vil medføre, ikke være en positiv udvikling for netop disse børn, som om i forvejen er nogle af kvarterets mest udsatte børn. 2. Wesselsgade er en lille gade med parkering på begge sider af vejen. Der er hver dag jævnligt et eller flere køretøjer som har brug for at holde midt på gaden i længere tid ift at af- / pålæsse (fx. skraldebiler, flyttebil, håndværker mv). Wesselsgade betjener også alle beboerne som har udgang til søerne, derfor er den "dobbel" belastet ift andre gader netop ift denne funktion. Dette behov kommer ikke til at ændre sig. Hvilket betyder at der vil opstå mange situationer på daglig basis, som vil skabe trafikchaos og uhensigtsmæssig situationer. Dette har ligeledes heller ikke en positiv indflydelse på de mange børns færden i gaden til og fra legepladsen. 3. Wesselsgade er lille oase midt i det travle indre Nørrebro, som primært betjener det lokale nærmiljøets behov, som ofte består af legende børn og cykelister. Det er med andre ord en fredelig gade, som der meget få af i byen. Den øget biltrafik som en åbning vil medføre, vil i stor udstrækning skabe langt større utryghed og mindske herlighedsværdien ift at bo og færdes på Wesselsgade. Konsekvenserne er derfor store for en lille harmonisk gade, i et forsøg på at lukke for gennemkørsel i Stengade. Stengade som i øvrigt er langt bedre ustyret til gennemkørende trafik pga størrelsen på vejen. Derfor bliver Wesselsgade taget som gidsel i ambitionen om at indfri andre udfordringer, uden at opstille en holdbar løsning for Wesselsgades beboers færden i gaden og tryghed for vores børn.

## Få nyt om høringer

> Abonner

# HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

## OPRETTET

22. oktober 2018

SVARNUMMER 122

## INDSENDT AF

Lisbeth Bryhl

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borger

## POSTNR.

2200

## BY

København N

## HØRINGSSVAR

Det bedste ved denne trafikplan er, at den er udarbejdet af borgere fra kvarteret. De kritik punkter der har været undervejs, er taget til efterretning og behandlet. Jeg er aldeles for denne plan, og glæder mig meget til en ensretning af trafikken hvor jeg bor, og til en mere smidig trafik løsning. Det kommer naturligt til at tage tid at vænne sig til. Al forandring er svær, udviklingen vil vi alle gerne have.

## Få nyt om høringer

> [Abonnér](#)

**Fra:** Henrik Keith Hansen <hkh@mediasupport.org>

**Sendt:** 17. december 2018 15:52

**Til:** Mette Prag <BH5I@kk.dk>

**Emne:** Indsigelse mod trafikplan for Indre Nørrebro

SVARNUMMER

123

Vedr. Indsigelse mod trafikplan for Indre Nørrebro

På borgermødet den 19/11 2018 fortalte Kommunens repræsentanter, at Kommunen har fravalgt en trafikanalyse, som Kommunens rådgiver ellers har anbefalet. Det vil altså sige at Trafikplanen og dermed input til Miljøvurderingen er foretaget på et utilstrækkeligt datagrundlag. Man skaffer dermed ikke et tilstrækkeligt grundlag til, at politikere kan træffe det bedst mulige valg – det er svært at forstå i en sag hvor Kommunen er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet for procedurefejl.

Ved samme møde bekræftede Kommunens rådgiver, at der reelt set ikke er nogen miljømæssig forbedring ved at gennemføre trafikplanen (udover hastighedsreduktion).

Formålet med reduceret trafik og kørsel i kvarteret opfyldes ikke

Af MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO s. 15 fremgår at trafikplanen vil medføre en trafikstigning på:

Stengade 3400 => 3700 køretøjer pr dag, 8,8% stigning,

Griffenfeltsgade 3000 => 4000 køretøjer pr dag, 40% stigning

Korsgade øst 750 => 950 køretøjer pr dag, 26.5% stigning

Wesselsgade 100 => 900 køretøjer pr dag, 800 % stigning

Baggesensgade øst 1550=1500 køretøjer pr dag, 3% fald \*(dvs reelt uændret hvor problemet i dag er størst!)

Stigningen i Thorupsgade 150 => 800 er forbigået i tavshed.

Antallet af køretøjer pr dag STIGER altså. Hertil kommer at distancen som der køres per køretøj er større for at komme ud af kvarteret igen. Hvis man ganger vejenes længde med kommunens trafiktal (en ganske simpel øvelse) så får man at antallet af kørte kilometer i kvarteret øges med ca. 20% og dermed også miljøbelastningen.

Dette harmonerer ikke med kommunens påstand om at trafikken reduceres 25-30% som jo var præmissen for at vedtage trafikplanen.



På borgermødet om miljøvurderingen d 19/11 2018 oplyste Kommunens repræsentant at man i beregningen har tillagt et sikkerhedstillæg på 20% i trafiktallene. Men selv med fradrag for dette tillæg giver det i bedste fald en O-løsning og ikke den lovede forbedring som var præmissen for planen.

Som borger undrer man sig for det var vores opfattelse at Københavns Kommune arbejder i retning mod GRØNNERE løsninger – men forslaget giver jo tydeligvis ikke nogen grønne forbedringer, men tværtimod skaber forslaget flaskehalse i trafik afviklingen og give store negative ændringer i de små gader som Wesselsgade.

Trafikplanen medfører altså FORRINGELSER målt i trafiktal, forurening og støj og giver ikke de forbedringer der var stillet i udsigt da politikerne vedtog planen.

Det hjælper ikke at man i Kommunens tillæg til trafikalt vurdering i notat dateret 16/10 2018 (altså efter at Miljøvurderingen var sendt til kommunen) gentager den fejlagtige påstand om 25-30% reduktion af trafikken, det er jo en påstand mod bedre vidende og i modstrid med Miljøvurderingen.

Den øgede trafik giver øget klimabelastning og øget udledning af sundhedsskadelige partikler. Hvilket er i modstrid med kommunens målsætning om 40%'s reduktion af drivhusgasser herunder NOx i 2030.

Samlet set kan vi som beboere IKKE anbefale politikerne at trafikplanen gennemføres i dens nuværende form med permanent åbning i Wesselsgade. Derimod kan vi anbefale at Wesselsgade bevares lukket da det fungerer fint i dag. Politi adgang kan evt. klares med en smart hæve/sænke pullert midt i Wesselsgade, som normalt er lukket men som åbnes i få minutter med signal fra politi/redningstjeneste via centralen ligesom det bliver tilfældet ved Dosseringens udmunding i Nørrebrogade. Pullerten i Wesselsgade kan være nede ved særarrangementer, men den skal normalt være oppe.

Ovennævnte forslag tilgodeser i øvrigt at politiet får 3 indkørsler fra Nørrebrogade (Stengade, Slotsgade og Dosseringen) - og 4-5 indkørselsmuligheder fra Åboulevarden.

#### Procedure

Det virker i øvrigt mærkeligt at Miljøvurderingen ikke forholder sig miljømæssigt til de i Miljøvurderingen nævnte alternativer og evt. nye alternativer, men blot henviser at de er droppet efter aftale med beboerne se Miljøvurderingen side 35 – hvilken aftale og med hvilke beboere må man spørge, den dokumentation mangler. Endelig skal man vel ikke forhåndsafskære løsningsmuligheder for at få den oprindelige plan igennem. Det kan jo først ske EFTER at Miljøvurderingen er gennemført jf. kendelse fra Natur- og Miljøklagenævnet.

Mvh

Henrik Keith Hansen